

SCHRIFTEN DES  
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT  
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

---

HEFT 21

DR. JOHANNES TRAPPE

**Neuere Entwicklungen im Charterrecht  
des Seeverkehrs**

---

HAMBURG 1975

# Neuere Entwicklungen im Charterrecht des Seeverkehrs

Vortrag von  
Dr. Johannes Trappe

gehalten vor dem Deutschen Verein  
für Internationales Seerecht am 31. 1. 1974  
(Ergänzte Fassung)

---

Hamburg 1975

## **GLIEDERUNG:**

### **I. Einleitung.**

### **II. Zeitcharter.**

1. Texte.
2. Juristischer Kern.
3. Haftungsfreizeichnung.

### **III. Reisecharter**

1. Texte.
3. Juristischer Kern.
3. Allgemeine Geschäftsbedingungen
4. Haftungsfreizeichnung.
5. Haftung des Kapitäns.
6. Liegezeit.

## I. EINLEITUNG

Diese Darstellung behandelt Teilbereiche des Seefrachtrechts. Den Begriff „Charterrecht“ klar zu umgrenzen und zu definieren bereitet indessen bereits Schwierigkeiten. Es empfiehlt sich daher, sich zunächst an die landläufige Unterteilung der Seetransportverträge – diesen Begriff einmal in seiner weiten Bedeutung gebraucht – nach Zeitcharter, Reisecharter und Stückgutvertrag („Konnossementsvertrag“) zu halten. Für das Thema „Entwicklungen im Charterrecht“ bedeutet dies, daß der Komplex „Konnossement“ (und damit Fragen wie: Haager Regeln, Visby Rules, Combined Transport Bill of Lading usw.) ausgeklammert wird, was allerdings nicht besagt, daß das Wort „Konnossement“ für die weiteren Erörterungen tabu wäre.

Die Juristen haben sich daran gewöhnt, das Recht in zwei Bereiche aufzuteilen, in den Bereich der unveränderlichen rechtlichen Vorgegebenheiten – Grundrechte, Naturrechte – und in den mehr relativen Bereich, in dem das Recht seinen Zweck erfüllt, eine „Art Regelung des Gemeinschaftslebens“ (1) zu sein. In diesem Bereich wandelt sich das Recht, es entwickelt sich, und es paßt sich an. Man sieht dies, wenn im Parlament westlicher Prägung neue Gesetze verabschiedet werden; wenn die Kommunisten sagen, Recht sei der Wille der Arbeiter- und Bauernklasse, und demgemäß neue Willensbildungen postulieren (2); wenn Präsident Khadafi meint, die Welt müsse den Islam akzeptieren und sich den Geboten des Koran unterwerfen, und wenn er dies in seinem Lande praktiziert.

Die Entwicklungen, von denen hier berichtet werden soll, beruhen somit darauf, daß neue Gesetze über den Seehandel erlassen werden (Polen 1964, Frankreich ab 1966, Rußland 1968, Bundesrepublik Deutschland 1973), oder daß neue Gesetze vorbereitet werden (so in der DDR). Solche Entwicklungen zeichnen sich ab, wenn internationale Vereinigungen politischen oder privaten Charakters neue internationale Übereinkommen ausarbeiten, so das Comité Maritime International, die UNCTAD und die UNCITRAL. Solche Entwicklungen kann man auch feststellen, wenn man beobachtet, wie sich das private Recht der Vertragsparteien, namentlich das auf Vertragsmustern beruhende Vertragsrecht, fortbildet. Diese Fortbildung unterstützen vor allem private und öffentlich-rechtliche Organisationen, welche diese Vertragsmuster entwerfen, allen voran die Documentary Councils der Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), Kopenhagen (3), und des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (COMECON). Schließlich sind es die sich wandelnden technischen, wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, welche eine Änderung des Rechtes bewirken, indem bestehende Rechtssätze, meist ausfüllungsbedürftige Begriffe oder Generalklauseln, unter dem Zwang neuer Verhältnisse anders ausgelegt werden als zuvor.

---

(1) Graf zu Dohna, Kernprobleme der Rechtsphilosophie, unveränderter fotomechanischer Nachdruck der Ausgabe von 1940, Darmstadt 1959, S. 21.

(2) Vgl. etwa Bergner, Die Besonderheiten der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit (Haftung) aus dem Frachtvertrag, Berlin (Ost) 1958, S. 7.

(3) Der BIMCO gehören, laut Täglicher Hafenbericht vom 2. 8. 1974, Reeder aus 82 Ländern mit einer Mitgliedstonnage von 114 500 000 BRT / 183 000 000 tdw, d. h. etwa 40% der Welttonnage an; außerdem 1305 Schiffsmakler und 50 Schiffsverkehrsverbände und P&I Clubs.

Bei diesen Änderungen und Entwicklungen braucht es sich nicht unbedingt stets um spektakuläre Fortschritte zu handeln. Sehr oft handelt es sich um kleine Schritte, welche für sich allein gesehen rechtsdogmatisch wichtig sind (weil eine bestimmte Tendenz angehend) oder die im Einzelfall wirtschaftlich gesehen gewichtig sind. Bei Lichte betrachtet verwundert dies bei einem so alten Gewerbe wie der Schifffahrt nicht. Bekanntlich beruht es auch rechtlich auf alten Traditionen. Das immer wieder zitierte Beispiel ist die große Haverei, die sich schon in der *Lex Rhodia de Iactu* findet. Das Konnossementsrecht der Nilfahrer aus der späten Pharaonen- und aus der Ptolemäerzeit ist bekannt (4). Der Kodex Hammurabbi enthält seerechtliche Bestimmungen von eindrucksvoller Präzision (5).

Die Schifffahrt weiß aber auch, wie lange sich Institutionen bewahren – erst kürzlich ist die Bodmerei auch „offiziell“ abgeschafft worden – und wie schwerfällig der Mechanismus der Gesetzesänderung in Gang gesetzt werden kann. Hier sind die Gerichte aufgerufen einzuspringen, wie es beispielsweise das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg mit seiner wegweisenden Entscheidung in Sachen Haftungsbegrenzung zugunsten des Zeitbefrachters tat (6).

Das Thema impliziert das Seerecht. Das bedeutet aber nicht, daß Binnenschiffsrecht und Luftrecht uninteressant sind. Entwicklungen und Tendenzen zu Entwicklungen lassen sich auch dort erkennen und parallel verfolgen. Alle drei Bereiche bilden zwar verschiedene Rechtszweige mit eigenen Besonderheiten und Eigarthen. Im Kern aber gibt es ein einheitliches Verkehrsrecht (7). Die Erkenntnisse auf einem Sektor können vielfach nutzbringend für den anderen Sektor verwendet werden. Dessen wird sich die Praxis häufig viel zu wenig bewußt.

Es versteht sich, daß, wenn neue Entwicklungen im Charterrecht aufgespürt und dargestellt werden sollen, auch der Blick über die Grenzen erforderlich ist. Rechtsvergleichung ist nicht nur nützlich, um die Eigenarten des eigenen Rechts herauszukontrastieren, sondern auch, um kritisch diese Eigenarten zu überprüfen. Der kürzlich verstorbene große italienische Seerechtler Prof. Manca formulierte: „He who knows one law, knows no law“ (8). Auf dem Gebiet des Seerechts kommt hinzu, daß das Recht auf vielen Teilgebieten bereits international vereinheitlicht ist, daß, sofern dies nicht der Fall ist, gleiche technische und wirtschaftliche Verhältnisse häufig gleiche rechtliche Konsequenzen nahelegen, und schließlich, daß gleiche Vertragsbestimmungen – solche von Musterverträgen etwa – allerorten möglichst gleich ausgelegt werden sollten.

„... ausgelegt werden sollten.“ Bekanntlich ist dies, wie zwingend es sich manchmal anbietet, nicht immer der Fall. *Errare humanum est*; Fehlleistungen, ob gewollt oder

---

(4) Brecht, Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht, München 1962.

(5) Windkler, Die Gesetze Hammurabbi; in: Vorderasiatische Gesellschaft, Der alte Orient, 4. Jhg., Leipzig 1902, S. 97 ff.

(6) VersR 1969, 660 = MDR 1969, 578 = Hansa 1968, 1309.

(7) Skeptisch Abraham, Das Seerecht, 4. Aufl., Berlin 1974, S. 1 f.

(8) The Italian Code of Navigation; unveränderter Nachdruck Mailand 1969, S. VIII.

ungewollt, sind unvermeidlich (9). Gewisse soziologische Vorgegebenheiten (10) oder auch ganz einfach mangelhaftes Wissen (11) mögen die Ursache dafür sein. Dies aktualisiert die Aufgabe, Entwicklungen da, wo sie sich anbahnen, zu unterstützen und da, wo Entwicklungen not tun, versuchen anzubahnen.

Im folgenden sollen in erster Linie neue Entwicklungen im Charterrecht aufgespürt und skizziert werden. Es soll aber auch auf einige Teilbereiche hingewiesen werden, auf denen eine Entwicklung wünschenswert erscheint. Vollständigkeit kann dabei verständlicherweise nicht erreicht werden. — Der Stoff wird in zwei Kapitel geteilt werden, in eines über die Zeitcharter und eines über die Reisecharter. Es hätte sich zwar angeboten, einen „Allgemeinen Teil“ vorwegzuschicken. Doch erschien es um einer deutlichen und pragmatischen Übersicht Willen angebracht, die etwas allgemeineren Themen in dem Kapitel anzusiedeln, in dem für die Recht- und Schiffspraxis ihr Schwerpunkt liegt.

## II. ZEITCHARTER

### 1. Texte

Das HGB erwähnt die Zeitcharter lediglich in § 622 und in § 638 Satz 2, wenn von der „Fracht nach Zeit“ gesprochen wird. Der Gesetzgeber sah das Übliche — dies läßt der Wortlaut gerade des § 622 Absatz 2 erkennen — in einem Frachtvertrag für eine einzelne Ladungsreise, eventuell einschließlich einer Ballastreise zum Ladehafen. Offenbar sah er in dem Zeitfrachtvertrag, dies lassen diese beiden vereinzelt Sondernormen und auch die Verweisung in § 622 auf die §§ 637 und 638 erkennen, eine Unterart des „Frachtvertrages zur Beförderung von Gütern“, und zwar — dies wird man hinzufügen müssen — generell einen Vertrag, der sich „auf das Schiff im ganzen oder einen verhältnismäßigen Teil oder einem bestimmt bezeichneten Raum des Schiffes“ (§ 556) bezieht. — Dieser Ausgangspunkt verdient festgehalten zu werden, auch im Hinblick auf die immer noch anhaltende Debatte über die Rechtsnatur der Zeitcharter.

Diese Einsilbigkeit des HGB verwundert nicht. Denn eine der heutigen Zeitcharter entsprechende Art von Vereinbarung gab es zur Entstehungszeit der Vorschriften des vierten Buches des HGB, nämlich in der Mitte des letzten Jahrhunderts, offenbar noch nicht allzu oft. Ähnlich verhielt es sich mit dem Code de Commerce. Dagegen behandeln die Kodifizierungen unseres Jahrhunderts selbstverständlich auch die Zeitcharter (12). Die allgemeine Formulierung des italienischen Codice della Navigazione von 1942 erscheint als Ausgangspunkt bemerkenswert (Artikel 384):

„The affreightment is the contract by which the Operator, against the freight agreed upon, binds himself to carry out by a determined ship one or several

---

(9) Vgl. Gilmore-Black, *The Law of Admiralty*, Brooklyn 1957, S. 563: „Like Baseball players and law book writers judges have their off days.“

(10) Vgl. Hoffmeyer, *Die Gerichtswahlklausel im Konnossement*, Karlsruhe 1962, S. 142 ff.

(11) Ein Beispiel bietet OLG Düsseldorf VersR 1973, 52.

(12) So schon das russische Seegesetz von 1929. Vgl. Andersen, *Das Seerecht der Sowjetunion*, Hamburg 1968.

voyages already fixed, or, within the agreed period of time, the voyages ordered by the Charterer on the conditions established by the contract or by the uses".

Etwas weiter – inhaltsmäßig gesehen – geht das polnische Seegesetz (Artikel 178 § 1) (13).

„By a contract of Time-Charter the ship's Operator undertakes for remuneration to place at the disposal of the Charterer a manned vessel for a specified period of time or for the duration of one or several consecutive voyages for the purpose as provided by the contract“.

Die Formulierungen der Gesetzgeber sind, wie gesehen, kurz, verständlicherweise aber nicht erschöpfend. Als die Schiffskaufleute die Zeitcharter „erfanden“, schwiegen sich die Gesetze noch aus, soweit es überhaupt Gesetze gab; denn Engländer und Amerikaner kannten im wesentlichen keine Kodifikation. Die Kaufleute formulierten daher eigene Musterverträge, die in der BIMCO zusammengeschlossenen – damals noch europäischen – Trampreeeder 1909 die Uniform Timecharter (die Baltimore CP) und schon früher um die Jahrhundertwende New Yorker Befrachterkreise die Timecharter Government Form approved by the New York Produce Exchange (14).

Hier waren fast gleichzeitig zwei Vertragsmuster auf den Markt gekommen, welche jeweils deutlich die Handschrift ihrer Verfasser trugen und daher bis heute als „reederfreundlich“ beziehungsweise „befrachterfreundlich“ verrufen sind. Die Baltimore CP wurde einige Male den neuesten Ergebnissen vor allem der englischen Rechtsprechung angepaßt und in den überarbeiteten Fassungen von 1911, 1912, 1920, 1939 und 1950 herausgegeben (heutiger Code-Name: Baltimore 1939). Die Fassung von 1912 – im Ergebnis „cum grano salis“ ein Gran weniger reederfreundlich – wurde noch während der sechziger Jahre häufig beispielsweise von französischen Befrachtern benutzt. Sie wurde auch ins Deutsche übersetzt und in der Form der Deutzeit CP in Deutschland ein beliebtes Vertragsmuster, das bei wirtschaftlichem Übergewicht des Befrachters häufig benutzt wird, aber mitunter auch in der fälschlichen Annahme, es handele sich um die Übersetzung der neuesten Fassung der Baltimore CP.

Neben diesen Vertragsmustern sind zahlreiche „private“ Hauschartern im Gebrauch, vor allem die Zeitfrachtverträge der Ölkonzerne, die langfristig Tonnage zum Transport ihrer Güter befrachten, oder anderer marktbeherrschender Befrachter (Getreidehäuser, Automobilexporteure). Die neueste Schöpfung ist die „Linertime“, die vom Documentary Council der BIMCO im Jahre 1968 herausgegebene Deep-Sea-Timecharter. Erklärtes Ziel bei der Ausarbeitung dieses Vertragsmusters war es, die Interessen beider Vertragspartner angemessen und ausgewogen zu berücksichtigen. Hier zeigt sich eine Entwicklung, welche sich wiederfindet beim Reisefrachtgeschäft (Vereinbarung von Musterverträgen zwischen Reedern und Ladungsinteressenten) und im Stückgutverkehr (Abladerkomitees, Liner Codex).

---

(13) Vgl. dazu Lopuski-Adamski, *The Polish Maritime Code, Polish Original with Translation into English and Explanatory Notes*, Gdynia 1964.

(14) Vgl. Gilmore-Black, *The Law of Admiralty*, Brooklyn 1957, S. 802.

Worin zeigen sich diese „reeder-“ oder „befrachterfreundlichen“ Charakterzüge? In erster Linie zeigt sich der jeweilige Charakter beim Studium der „off hire“-Klausel oder den Bestimmungen, welche die Haftung für Ladungsgüter regeln. Daneben zeigt sich dies in vielen Einzelheiten, wie beispielsweise der Absprache über die Geschwindigkeit, den Kriegsklauseln und der Schiedsgerichtsvereinbarung. Zwei Beispiele mögen dies deutlich machen.

MS „Horden“ lief unter einer Baltimore 1920 Zeitcharter und beförderte Holz. Während einer Reise verrutschte die Decksladung und zwei Ladebäume wurden beschädigt. Das Löschen der Ladung dauerte daher 14 Tage statt der normalerweise benötigten 8 Tage. Der Befrachter zog für 14 Tage Fracht ab; der Verfrachter setzte sich dagegen zur Wehr. Das angerufene englische Gericht erlaubte dem Befrachter, die Fracht für volle 14 Tage abzuziehen, und zwar aufgrund des Wortlauts der „off hire“-Klausel der Baltimore 1920 CP – „hire to cease from commencement of such loss of time until steamer is again in a sufficient state to resume service“ (15).

Die Entscheidung ist sicherlich im Ergebnis wirtschaftlich unbillig; denn der Befrachter hatte Fracht für 8 Tage gespart.

Die „off hire“-Klausel wurde demzufolge umgearbeitet (16). Heute kann Fracht lediglich abgezogen werden „in respect of any time lost hereby during the period in which the vessel is unable to perform the service immediately required“ (Klausel 11 (A) Baltimore CP) (17).

Diese Formulierung scheint auch von Befrachterkreisen als billig empfunden zu werden, wie die gleichlautende Formulierung in der Linertime CP erweist (Klausel 14 (A)).

---

(15) Tyndale Steam Shipping Co. v. Anglo-Soviet Shipping Co. 54 Ll. L. Rep. 341.

(16) BIMCO, Monthly Circular 1939, 2317.

(17) Im Urteil H. R. Macmillan (1974) 1 Lloyd's Rep. 311 wird gesprochen von einer „net loss of time clause“. Im selben Sinne heißt es in einem Hamburger Schiedsspruch vom 19. 1. 1973: „Aber abgesehen davon würde selbst Klausel 11 (A) Baltimore CP einen Frachtabzug nicht rechtfertigen. Durch die Erklärung des Bureau Veritas und durch die Zeugenaussage des Herrn Kapitän AB ist zwar erwiesen, daß eine dringende Reparatur am Hauptmotor ausgeführt werden mußte. Insofern ist die Voraussetzung der Klausel 11 (A) Baltimore CP 'event of . . . other necessary measures to maintain the efficiency of the vessel' gegeben. Indessen fehlt es an einer weiteren Voraussetzung, die die Klausel setzt: In Fällen dieser Art darf das Schiff 'off hire' gestellt werden lediglich 'in respect of any time lost thereby during the period in which the vessel is unable to perform the service immediately required'. Diese weitere Voraussetzung bedeutet: Es muß dem Zeitbefrachter Zeit verlorengegangen sein, und zwar während einer Zeitspanne, da das Schiff die geforderte Leistung nicht erbringen konnte. Oder anders ausgedrückt: Der Zeitbefrachter muß Zeit verloren haben, weil das Schiff die geforderte Leistung nicht erbringen konnte. Diese Auslegung ist zwar nicht unbestritten; aber Wortlaut, Sinn und Entwicklungsgeschichte der Klausel sprechen für sie. Diese Voraussetzung ist bei MS 'CS' aber nicht gegeben. Das Schiff sollte aus anderen Gründen warten. Folglich ging dem Beklagten durch die Reparatur keine Zeit verloren.“

Als zweites Beispiel mögen die Vertragsbestimmungen über Ladungsschäden dienen. Im Hinblick auf Ladungsschäden, die beim Löschen entstehen, stellt die Baltim 1939 CP den Reeder als Verfrachter von jeder Verantwortung frei: „The Charterers to indemnify the Owners against all consequences or liabilities arising from the master, officers or agents signing Bills of Lading or other documents or from otherwise complying with such orders, as well as from any irregularities in the vessel's papers or for overcarrying goods. The owners not to be responsible for shortage, mixture, marks, nor for number of pieces or packages, nor for damage to or claims on cargo caused by bad stowage or otherwise“ (Klausel 9 Absatz 1 Satz 3 und 4). Die New York Produce Exchange Time CP sagt demgegenüber über die Haftung ausdrücklich nichts; sie verteilt lediglich die Pflichten: „Charterers are to load, stow, and trim the cargo at their expense“ (Klausel 8). Verbreitet unklar ist, welche Vertragspartei danach die Pflicht zum Ausladen trifft. Sieht man in dem Zeitfrachtvertrag einen Frachtvertrag, so muß man schließen, daß es unter einer New York Produce Time CP Sache des Verfrachters ist, die Ladung zu löschen; denn dieses ist seine Aufgabe im Grunde bei jedem Frachtvertrag. Die in der Charter enthaltene Paramount-Klausel (Klausel 24) bestätigt dies, indem sie in den Zeitfrachtvertrag die Bestimmung der Haager Regeln (in Gestalt der US Coga 1936) einfügt:

„ . . . The Carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.“

Sähe man in der Zeitcharter nach der New York Produce Form dagegen einen Vertrag „sui generis“ oder gar einen Mietvertrag, so könnte die Antwort lauten: Der Befrachter muß die Ladung löschen. Hier zeigt sich deutlich der Charakter der New York Produce Exchange Time CP als einer „Operator-Charter“: Der Zeitbefrachter chartert ein Schiff, um mit dessen Hilfe seine „freight prepaid“-Frachtverträge abzuwickeln.

Bemerkenswerterweise wird in Klausel 8 New York Produce Time CP häufig hinzugefügt, daß es auch Sache des Befrachters sei „to discharge“. Das Nebeneinander von Klausel 8 und Paramount-Klausel hat (vielleicht auch erst, seitdem das englische Urteil im Fall Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (18) die weitreichende Bedeutung einer Paramount-Klausel illustriert hat) zu der Frage geführt, wie letztlich das Ladungsrisiko zwischen Verfrachter und Befrachter verteilt ist. Diese Frage hat bisher anscheinend kein Gericht klar beantwortet, so daß die P & I Versicherer in einem „Inter-Club Agreement“ übereingekommen sind, die Haftung für Ladungsschäden zwischen dem Club des Reeders und dem Club des Zeitbefrachters aufzuteilen (19).

Die Linertime CP demgegenüber verteilt das Risiko folgendermaßen (Klausel 12): Der Verfrachter haftet für alle Ladungsschäden, die sich daraus ergeben, daß das Schiff zu Beginn einer Reise nicht seetüchtig war oder daß der Verfrachter seinen

(18) (1958) 1 Lloyd's Rep. 73. In Deutschland löste das Urteil eine heftige Reaktion aus; vgl. Necker in Hansa 1959, 1810. Die Praxis verfährt dementsprechend; vgl. Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1969, Rd.-Nr. 1-6.

(19) Abrechnungsabkommen zwischen den englischen und skandinavischen P&I Clubs.

Pflichten, „properly and carefully to carry, keep and care for the cargo while on board“, nicht nachgekommen ist. Der Zeitbefrachter haftet für alle übrigen Ladungsschäden, mithin namentlich für solche, die beim Laden und Löschen entstanden sind.

## 2. Juristischer Kern

Alt und letztlich ungelöst ist das Problem, was die Zeitcharter juristisch im Kern darstellt (20). Ein „Problem“ ist dies deshalb, weil das juristische Wesen des Vertrags die Antwort auf manche Frage erleichtert, die das HGB nicht beantwortet und die auch ein geschriebener Frachtvertrag – will er sich nicht zu einem voluminösen Privatkodex auswachsen – nicht beantworten kann.

Würde man im Zeitfrachtvertrag Merkmale eines Mietvertrages sehen wollen, verjährten Schadensersatzansprüche des Verfrachters gegen den Befrachter in sechs Monaten (§ 558 BGB) (21), wären Unterzeitfrachtverträge ohne Erlaubnis des Hauptverfrachters nicht erlaubt (§ 549 BGB), gelte ohne weiteres der Grundsatz „Kauf bricht nicht Miete“ (§§ 571, 580 a BGB) (22), brauchte der Befrachter unter einer New York Produce Time CP u. U. nicht zu löschen, müßte beim Untergang eines Schiffes während der Ladungsreise Fracht bis zum Tage des Untergangs gezahlt werden (statt eventuell lediglich bis zum Tage des Reisebeginns). International unterschiedliche Auffassungen über das Wesen der Zeitcharter führen vornehmlich zu unterschiedlichen Antworten auf die Frage, welche Vertragspartei – Verfrachter oder Zeitbefrachter – unter einem ausgestellten Konnossement Vertragspartner des (dritten) Konnossementsinhabers wird (23). Schon diese Stichworte zeigen, daß der Streit um die rechtliche Natur der Zeitcharter keineswegs „praktisch ohne große Bedeutung“ ist (24).

Es ist also beileibe kein akademisches Unterfangen, den juristischen Kern des Zeitfrachtvertrages zu erforschen. Die Literatur zerbricht sich seit langem den Kopf darüber. Ausgehend von der Rechtswirklichkeit, also von den Gegebenheiten des täglichen Schiffahrtsgeschäfts, empfiehlt es sich, zunächst einmal festzustellen, welche Pflichten Vertragsparteien, voran der Verfrachter, normalerweise übernehmen. Daran anschließend wird untersucht werden, ob das Gesetz damit im Einklang steht, andernfalls wie es selbst definiert.

---

(20) Vgl. neuerdings Abraham, *Das Seerecht*, 4. Aufl., Berlin 1974, S. 134.

(21) So Hamburger Schiedsspruch vom 13. 4. 1966 im Streitfall MS Vlist.

(22) Zum Verkauf eines unter Zeitcharter fahrenden Schiffes vgl. Hamburger Schiedsspruch vom 30. 4. 1969, Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1968, Rd.-Nr. 6–7.

(23) Vgl. Lopuski, *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes européens*; DMF 1973, 300, 371. – Der Lulu-Fall mag als Stichwort dienen. Im übrigen vgl. die Übersicht bei Vaes, *The Identity of the Hague Rule Carrier*; *Handelshögskolan i Göteborg, Skrifter* 1968 – 3. Vgl. auch Fußnote 40.

(24) So Prüssmann, *Seehandelsrecht*, München, 1968, § 556, Anm. B 3 b.

Die Deutzeit CP besagt insoweit, daß „die Reederei verfrachtet und der Befrachter befrachtet“ das Schiff, welches dem Befrachter angeliefert, „zu seiner (des Befrachters) Verfügung gestellt“ werden muß; daß das Schiff „mit der Beförderung“ von Gütern „beschäftigt“ wird, daß der Befrachter die entsprechenden Anweisungen erteilt, wo es eingesetzt wird, daß der Reeder das Schiff in „völlig brauchbarem, seetüchtigen Zustand zu erhalten“ hat; daß „der ganze Laderaum zur Verfügung des Befrachters“ steht; daß der Reeder die Reise mit „möglichster Beschleunigung auszuführen“ hat, daß Kapitän und Mannschaft, obschon „von der Reederei angestellt“, „dem Befrachter jede übliche Beihilfe zu leisten haben“. Was indessen nicht ausdrücklich in der Charterpartie steht, was aber die Rechtswirklichkeit erweist, ist, daß die Mannschaft die Ladung in ihre „Obhut“ nimmt. Der Reeder behält die unmittelbare Verfügung über sein Schiff, wie Klausel 9 CP besonders deutlich zeigt, wenn sie dem Befrachter auferlegt, den Reeder schadlos zu halten, wenn diesem etwa durch Zeichnung der Konnossemente durch den Kapitän Nachteile entstehen. Diese „Obhut“ – Kennzeichen jedes Frachtvertrages, sei es zu Land, zu See oder in der Luft (25) – deutet bereits darauf hin, daß der Reeder – für den Zeitbefrachter – Güter „befördert“. Der Reeder nimmt die Ladung nämlich in seinem Schiff auf, und – dies ist das entscheidende Moment – seine Besatzung fährt dieses Schiff zum Bestimmungshafen. Darin ist auch der Transporterfolg – mehr als eine Transportleistung – inbegriffen, indem nämlich der Reeder verpflichtet ist, es dem Befrachter zu ermöglichen, die Unterfrachtverträge zu erfüllen, also Ladung im Löschhafen auszuliefern.

Damit handelt es sich bei der Deutzeit CP um einen Frachtvertrag (seinerseits ein Werkvertrag). Damit ist aber auch gesagt, daß kein Mietvertrag vorliegt. Denn Wesen des Mietvertrages ist es, daß der Vermieter die vermietete Sache dem Mieter zum Gebrauch überläßt, also übergibt. Daß aber der Kapitän Besatzdiener des Befrachters sei (§ 855 BGB), wird man angesichts der Tatsache, daß der Kapitän Angestellter des Reeders ist, daß der Reeder für den Unterhalt des Schiffes und für seine Fortbewegung zu sorgen hat, daß der Kapitän bei sich widersprechenden Weisungen von Reeder und Befrachter denen seines Reeders nachzukommen hat (26), nicht behaupten können.

Zu keinem anderen Ergebnis gelangt man, wenn man die *Baltimere* 1939 CP (27), die *New York Produce Time* CP (28) und die *Linertime* CP (29) betrachtet. Demgegenüber besagen die dem Mietrecht entstammenden Ausdrücke „*delivery*“, „*redelivery*“ und „*hire*“ nichts (30). Dieses sind von Praktikern geprägte, der

---

(25) Helm, Die Haftung für Schäden an Frachtgütern, Karlsruhe 1966, S. 93 ff.

(26) Vgl. den Beispielsfall Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1964, S. 15.

(27) „The Owners let and the Charterers hire the vessel . . . to be employed for the carriage of goods . . . Charterers to arrange and pay for delivery of cargoes . . . The Master to prosecute all voyages with the utmost despatch and to render customary assistance . . .“

(28) Die Formulierung ist ähnlich wie in Fußnote 27; allerdings fehlen die Worte „Charterers to arrange and pay for delivery of cargoes“.

(29) Die Formulierung ist ähnlich der der *Baltimere* CP, vgl. Fußnote 27.

(30) Hamburger Schiedsspruch vom 19. 2. 1970 in Sachen MS Santa Monica.

englischen Sprache entnommene Begriffe, die auch von der englischen (31) und amerikanischen (32) Rechtsprechung in diesem Zusammenhang nicht als Grund angesehen werden, von einem Mietvertrag zu sprechen.

Die Situation ist international nicht einheitlich. Das deutsche Gesetz schweigt sich aus. Die eingangs zitierte italienische Gesetzesvorschrift zeigt, daß man danach eher eine Art Dienstvertrag annehmen muß. Auch in anderen Rechtsordnungen sieht man den Zeitfrachtvertrag nicht als Unterform des Frachtvertrages, als Unterform des Frachtvertrages neben Reisefrachtvertrag und „Konnossements-Vertrag“. In Rußland, Polen, Bulgarien und in der CSR sieht man in der Zeitcharter einen Vertrag „sui generis“. Ob damit für die Praxis viel gewonnen ist, angesichts nämlich der gebräuchlichen Musterverträge, welche reine Frachtverträge sind, bleibt allerdings offen.

Man kann daher jedenfalls für den Bereich des deutschen Rechts festhalten: Die Zeitcharter ist ein Frachtvertrag mit der Möglichkeit, daß der Zeitbefrachter Unter-Frachtverträge abschließt. Damit wird er in die Lage versetzt, mit einem fremden Schiff sein eigenes Transportgewerbe auszuüben. Die gegenwärtige Beliebtheit der Zeitcharter zeigt, wie weit der Trend bereits gegangen ist. Die Entwicklung – was die Position des Verfrachters anbelangt – weg vom Schiffseigentum und hin zum Operator läßt sich über Stationen wie: Verfrachter-Konnossement, Zeitcharter, Operator (dies mehr als wirtschaftliche Kennzeichnung verstanden), Befrachtungsmanager, Bare-Boat-Charterer, in Richtung Leasing verfolgen.

### 3. Haftungsfreizeichnung

Im Mittelpunkt einer während der letzten Jahre reichhaltigen Rechtsprechung zur Zeitcharter steht eine Diskussion um Freizeichnungs-Klauseln, insbesondere um Klausel 13 Absatz 1 *Baltimé CP*. Nach dieser Klausel ist der verfrachtende Reeder oder Operator in gewissen Fällen nicht für die seinem Vertragspartner, dem Zeitbefrachter, entstandenen Schäden verantwortlich. Diese Klausel wirft wie eh und je manche Zweifelsfrage auf. Einige neuere englische Gerichtsentscheidungen haben sich mit ihr auseinandergesetzt. Englische Urteile sind deswegen gewichtig, weil die *Baltimé CP* „Arbitration London“ vorsieht und deshalb häufig englischem Recht – jedenfalls der englischen Auslegungspraxis – unterliegt (33). Deutsche Entscheidungen fehlen offenbar völlig. Die englischen Entscheidungen beeinflussen aber naturgemäß in gewisser Weise die Praxis auch in Deutschland. Es erscheint daher für den Juristen und den Praktiker nützlich, sich über den Inhalt dieser Entscheidungen klar zu werden. Denn: „Clause 13 is not altogether easy to construe both

(31) *Sea and Land v. Dickinson* (1942) 2 KB 65, 69.

(32) *Bereits The Santona* 152 Fed. 516 (1907).

(33) Der früher geltende Satz „An express choice of a tribunal is an implied choice of the proper law“ – *Tzortzis and Lykias v. Monark Line AB* (1965) 1 Lloyd's Rep. 337, 340 – gilt nicht mehr. Wie House of Lords in *Cie. Tunisienne de Navigation v. Cie. d'Armement Maritime* entschieden hat, ergänzt dasjenige nationale Recht den Vertrag, welches „the closest and most real connection with the transaction“ hat – (1970) 2 Lloyd's Rep. 99.

because of the form of drafting adopted in the first sentence and also because of its prolixity and apparent tautology" (34).

Kürzlich hatten sich Queen's Bench Division und Court of Appeal mit einem Fall auseinandersetzen, der geeignet ist, die weitreichende Bedeutung der Klausel zu zeigen (35).

Der Kapitän eines Zeitcharterschiffes weigerte sich ungerechtfertigterweise, einen Hafen, den ihm der Zeitbefrachter angewiesen hatte, anzulaufen. Der Zeitbefrachter erlitt dadurch Schaden in Gestalt von Zeitverlust und Extrakosten. Diesen rechnete er gegen die fällige Zeitfracht auf. Das angerufene Gericht hatte zu entscheiden, ob Klausel 13 Baltimore CP den Reeder von seiner Haftung befreit.

Der Wortlaut der Klausel (Abs. 1 Satz 1-3) (35a) macht es nach Auffassung des Gerichts deutlich, daß der Reeder (Verfrachter) von der Haftung freigestellt werden soll, sofern er nicht in bestimmten einzeln aufgeführten Fällen haftet. Der Zeitverlust, den der Befrachter erlitten hatte, wurde zwar zunächst durch die Worte „delay during the currency of the charter“ in Absatz 1 gedeckt; jedoch fehlte es an der weiteren Voraussetzung: „if such delay has been caused by want of due diligence on the part of the owners or their managers in making the vessel seaworthy and fitted for the voyage . . .“. Der Zeitverlust fiel damit unter den Tatbestand von Satz 2, bei dessen Vorliegen eine Haftung des Reeders ausgeschlossen sein soll: „damage or delay whatsoever and howsoever caused.“ Die Extrakosten andererseits paßten in keine der in Satz 1 genannten vier Fallgruppen (nämlich: „delay in delivery of the vessel“, „delay during the currency of the charter“, „loss to goods on board“, „damage to goods on board“); sie fielen vielmehr ebenfalls unter den in Satz 2 genannten Tatbestand; denn die Worte des zweiten Satzes — „the owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused“ — spannen den Rahmen weit. Sie decken nicht nur physischen Schaden, sondern Schäden jeglicher Art, mithin auch die umstrittenen Extrakosten. Folglich war nach Auffassung des Gerichts der Reeder durch Klausel 13 Absatz 1 entlastet; mit anderen Worten, der Zeitbefrachter konnte keinerlei Schadensersatzansprüche gegen ihn erheben.

Auch im Streitfall Westfal-Larsen & Co. A.S. v. Colonial Sugar Refining Co. Ltd. untersuchte ein Gericht, der Supreme Court von New South Wales (Australien),

---

(34) J. Mocatta in The „Charalambos N. Pateras“ (1971) 2 Lloyd's Rep. 42, 45.

(35) Nippon Yusen Kaisha v. Acme Shipping Corporation (The „Charalambos N. Pateras“) (1971) 2 Lloyd's Rep. 42 und (1972) 1 Lloyd's Rep. 1.

(35a) Klausel 13 Abs. 1 Baltimore CP:

„The Owners only to be responsible for delay in delivery of the Vessel or for delay during the currency of the Charter and for loss or damage to goods onboard, if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the Owners or their Manager in making the Vessel seaworthy and fitted for the voyage or any other personal act or omission or default of the Owners or their Manager. The Owners not to be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants. The Owners not to be liable for loss or damage arising or resulting from strikes, lock-out or stoppage or restraint of labour (including the Master, Officers or Crew) whether partial or general.“

inwieweit ein Reeder als Verfrachter unter der Klausel 13 CP überhaupt verantwortlich ist (36).

Ein unter dieser Charter befrachtetes Schiff wurde dem Befrachter mit untauglichem Treibstoff angeliefert. Für das Bunkern mangelhaften Treibstoffs war der leitende Ingenieur verantwortlich. Den Reeder traf kein persönliches Verschulden; er hatte den Ingenieur generell angewiesen, beim Bunkern stets zunächst eine Probe zu nehmen; dieser Anweisung war der Ingenieur aber nicht gefolgt. Infolge des schlechten Treibstoffs ereignete sich eine Havarie Grosse, zu der der Zeitbefrachter als Ladungseigentümer beitragen mußte. Er warf dem Reeder Vertragsbruch vor und verlangte von ihm seinen Havarie-Grosse-Beitrag zurückerstattet. Der Reeder glaubte sich mit Klausel 13 Absatz 1 CP von Schadenersatzansprüchen freigezeichnet zu haben, zu recht, wie ihm das Gericht bestätigte. Er berief sich auf den ersten Satz der Klausel, wonach der Reeder nur haftet „for delay during the currency of the charter if such delay has been caused by want of due diligence on the part of the owners or their managers in making the vessel seaworthy and fitted for the voyage“; seiner Auffassung nach war ein Reeder nur dann verantwortlich, wenn er ihm obliegende Pflichten persönlich verletzt hat. Das Gericht folgte dem Reeder bei dieser Auslegung: Da der zitierte Satz fortführt „or any other personal act or omission or default of the owners or their manager“ (37), muß gefolgert werden, daß auch im Hinblick auf die Seetüchtigkeit nur persönliches Verschulden des Reeders oder seines Managers eine Haftung begründet (38).

Queen's Bench Division hat dieses Urteil später im Fall Gesellschaft Bürgerlichen Rechts a. o. v. Stockholms Rederi Aktiebolaget Svea gebilligt (39).

In diesem letzteren Streitfall – The „Brabant“ – ging es um die Auslegung des Begriffs „personal act“.

Ein Reeder hatte in einer Zusatzklausel zur Baltimore CP versprochen: „The decks and holds and other cargo spaces to be properly cleaned at owners' risk and expense before loading“. Reste von vor der Zeitcharter gefahrenen und während der Reinigungsarbeiten nicht entfernten Petroleumkokses verschmutzten während der Zeitcharter gefahrene Zellulose. Der Reeder entschädigte den Ladungsempfänger (weil er

---

(36) (1960) 2 Lloyd's Rep. 206.

(37) Das Gericht entschied, daß der Kapitän nicht „Manager“ im Sinne der Klausel 13 CP ist. Ebenso für das deutsche Recht Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C 2 c.

(38) Das Gericht ging von folgenden Erwägungen aus:

- a) „A shipowner may contract out of obligations which would otherwise rest upon him, including his implied obligation to provide a ship which is seaworthy.“
- b) „For this purpose, it is essential that clear language be used and, if the exempting clause is ambiguous and two contentions of it are reasonably open, one of which will relieve the shipowner and the other will not, the owner will be held liable.“
- c) Der Verfrachter haftet für die Leute, denen er die Durchführung seiner Verpflichtung überträgt, das Schiff seetüchtig zu machen.

(39) (1965) 2 Lloyd's Rep. 546 (The „Brabant“).

diesem durch die Konnossemente vertraglich verpflichtet war) (40) und wollte sich auf Grund der Klausel 9 Baltim CP beim Zeitbefrachter schadlos halten. Queen's Bench Division wies seine Klage ab. Nach Auffassung des Gerichts hätte bei Vereinbarung einer reinen Baltim CP Klausel 13 Abs. 1 CP den Reeder entschuldigt, so daß der Befrachter ihn entsprechend Klausel 9 CP hätte entschädigen müssen. Indessen ging nach allgemeinen Auslegungsgrundsätzen die maschinenschriftliche Zusatzklausel, welche ausdrücklich dem Reeder das Risiko der Laderaumreinigung aufbürdete, der vorgedruckten Klausel 13 CP vor.

Bemerkenswerterweise hatte der Zeitbefrachter argumentiert, daß der Reeder auch ohne die Zusatzklausel das Risiko getragen hätte; denn Klausel 13 CP hätte ihn ohnehin nicht entlastet. Der Zeitbefrachter meinte nämlich, Klausel 13 CP spräche von persönlichen Pflichten (also nicht von persönlichem Verschulden), und seit dem Urteil des House of Lords im Muncaster Castle Fall (41) stünde fest, daß ein Schuldner auch dann für die Erfüllung von persönlichen Pflichten einzustehen hat, wenn er sie durch Dritte, Angestellte oder selbständige Unternehmer, erfüllen läßt. Das Gericht hielt dem Zeitbefrachter entgegen, er vermende den Begriff „persönliche Verpflichtung“ mit dem Tatbestand „persönliche Erfüllung einer Pflicht“: „personal obligation“ ist etwas anderes als „personal performance of an obligation“. Nach Klausel 13 CP haftet ein Reeder nur, wenn bei der Erfüllung einer vertraglichen Pflicht ihn persönlich Verschulden trifft. Mit anderen Worten: Klausel 13 Abs. 1 CP setzt die „personal performance of an obligation“ durch den Reeder oder seinen

---

(40) Die Konnossemente, welche im Kopf den Namen des Zeitbefrachters trugen, waren „for the Master“ gezeichnet worden. Die Frage, welche Parteien der „Konnossements-Vertrag“ verbindet, beantwortet sich nach englischem Recht nach folgenden Kriterien: „First, whether the Bill of Lading purports to be a contract with the shipowners; and, second, if so, whether the shipowners authorized its issue at their behalf“ 1974 1 Lloyd's Rep. 185, 187. — Zum deutschen Recht vgl. H. E. Dabelstein, Die Demise-Klausel; Hamburger Dissertation 1968; außerdem den Aufsatz des Verfassers: Zur Frage der Zeichnung der Konnossemente unter einer Zeitcharter, VersR 1972, 519.

(41) Riverstone Meat Co. Pty. v. Lancashire Shipping Co. Ltd. (1961) 1 Lloyd's Rep. 57. — Die Ausführungen zum Muncaster Castle Fall sind zwar lediglich „obiter“, erscheinen aber dennoch wegen der allgemeinen Bedeutung bemerkenswert. House of Lords hatte seinerzeit festgestellt, daß die Verpflichtung, ein Schiff zu Beginn der Charterreise seetüchtig zu machen, „is a personal obligation placed upon the owners which they cannot delegate“ [(1961) 1 Lloyd's Rep. 87]. Die einem Verfrachter obliegende Verpflichtung, das verfrachtete Schiff seetüchtig zu machen, bezieht sich auf den Erfolg und nicht auf die Auswahl der Erfüllungsgehilfen. Gefordert wird, wie ein amerikanischer Richter einmal sagte, „due diligence in the work itself“ (Brown, J. in The „Colima“, 82 Fed. Rep. 665, 678). Demzufolge haftete im Muncaster Castle Fall der (im Hinblick auf die Arbeit selbst und im Hinblick auf die Auswahl der Werft schuldlose) Verfrachter, der eine renommierte Werft unmittelbar vor Antritt der vereinbarten Reise mit der Durchführung von Klassearbeiten beauftragt hatte, für das Verschulden eines Werftarbeiters, welcher eine Schraube nachlässig festgezogen hatte, so daß später Wasser in den Laderaum eindringen konnte. — Nach deutschem Recht hätte der Verfrachter nicht gehaftet, da nach vorherrschender Auffassung die Werft nicht sein Erfüllungsgehilfe bei der Durchführung des abgeschlossenen Frachtvertrages gewesen wäre. — Vgl. dazu Wollny, Die Verantwortlichkeit des Verfrachters aus dem Seefrachtvertrage für das Verschulden seiner Helfer; Hamburg 1965, S. 135; Prüssmann, a. a. O., § 559, Anm. D 4 b; außerdem HansOLG MDR 1971, 1014, und VersR 1972, 662.

Manager voraus, um eine Haftung des Reeders zu begründen. Eine „personal obligation“ reicht demgegenüber nicht aus, um eine Haftung annehmen zu können. Falls der Reeder oder sein Manager bei der „personal performance“ der Verpflichtung „want of due diligence“ walten läßt, befreit Klausel 13 Abs. 1 CP den Verfrachter nicht von seiner Haftung.

„Clause 13 is not happily phrased“, hatte das Gericht im Westfal-Larsen-Fall befunden. Die erörterten Urteile, die mit diesem Beitrag vornehmlich bekanntgemacht werden sollen, tragen dazu bei, Inhalt und Tragweite der Klausel 13 Baltimore CP in wichtigen Teilfragen zu klären. Vor allem zeigen sie, daß die englischen Gerichte Freizeichnungsklauseln zugunsten des Verfrachters grundsätzlich anerkennen.

### III. REISECHARTER

#### 1. *Texte*

Ähnlich wie bei Zeitfrachtverträgen benutzt die Praxis seit langem auch für Reise- frachtverträge vorgedruckte Vertragsmuster, „Charterparty-Forms“. Entworfen wurden und werden diese Muster von Verfrachtern, wie auch von Befrachtern. Man kennt die von Reedern entworfenen Typen, allen voran die von der BIMCO „Recommended Uniform General Charter, Code-Name: GENCON“ (42). Die Zahl der Spezialchartern ist groß. Dabei fällt auf, daß den von Reeder-Organisationen entworfenen Formularen (Deutküst, Baltcon usw.) eine ebenso große Anzahl von Formularen gegenübersteht, welche von Befrachtergruppen oder marktbeherrschenden Einzelbefrachtern entworfen und in den Verkehr gebracht worden sind (zahlreiche Öl-, Getreide-, Holz-, Kunstdünger- und Erzchartern). Schon dieses Faktum erweist eine insgesamt gesehen ausgeglichene Marktsituation. In den letzten Jahren hat es sich indessen gezeigt, daß Vertragsformulare zwischen den Interessentengruppen – hier Reeder, da Ladungsverbände (etwa Getreideexporteure, Holzimporteure) – ausgehandelt werden. Hier ist wiederum die auf privater Basis aktive BIMCO bahnbrechend gewesen. Im COMECON findet sich neuerdings eine gewisse Parallele. Die Japan Shipping Exchange arbeitet ebenso. Der Erfolg dieser Bemühungen läßt sich letztlich daran feststellen, daß die Meinungsverschiedenheiten weniger werden, und daß sich damit Prozesse erübrigen. Sicherlich zusammen mit wachsender individueller Erfahrung und mit dem Ausmerzen gewisser technischer Schwierigkeiten (beispielsweise Umstellung von losem Schnittholz auf paketierte Schnittholz) tragen diese Bemühungen dazu bei, daß das Transportgeschäft reibungslos abläuft.

#### 2. *Juristischer Kern*

Die Zeitcharter ist, wie eingangs erörtert wurde, eine Unterart des Seebeförderungsvertrages. Gleiches gilt für den Reisefrachtvertrag. Denn beispielsweise unter einer Deutgencon CP verpflichtet sich der Verfrachter: „Das Schiff soll eine volle und bequeme Ladung einnehmen. Nach erfolgter Beladung soll das Schiff nach . . . abgehen. Dort ist die Ladung abzuliefern“ (43). Außerdem haftet der Verfrachter für

(42) Prüssmann, a. a. O., Anh. zu § 557, A 1 (S. 367).

(43) Text bei Prüssmann, a. a. O., Anh. zu § 557, A 2 (S. 371).

unsachgemäße Stauung. Hier zeigt sich wiederum zweierlei: Der Verfrachter nimmt die Güter in seine Obhut. Und: Er verpflichtet sich, einen gewissen Erfolg herzustellen, nämlich die Güter zu befördern und am Bestimmungsort abzuliefern. Hier liegt ein Beförderungsvertrag vor mit der Besonderheit, daß dem Befrachter das gesamte Schiff zur Verfügung steht, so daß es wohl einen Vertragsbruch bedeutet, wenn der Verfrachter auf eigene Rechnung zusätzlich Güter an Bord nimmt (44).

Vergleicht man nunmehr Zeitfrachtvertrag und Reisefrachtvertrag, so kann man, auf einen Nenner gebracht, schlagwortartig zusammenfassen: Der Reisefrachtvertrag deckt bestimmte Güter auf einer bestimmten Reise mit einem bestimmten Schiff; der Zeitfrachtvertrag deckt unbestimmte Güter auf unbestimmten Reisen auf einem bestimmten Schiff.

So gesehen wird danach auch klar, was ein Konnossement bedeutet, wenn es unter einer Reisecharter – und auch unter einer Zeitcharter – einem Dritten gegeben wird. Es beinhaltet einen Unterfrachtvertrag (45). Damit ist dann auch – da der vom Verfrachter geschlossene Beförderungserfolg bereits in der Reisecharter niedergelegt ist – deutlich, daß der Verfrachter unter dem „Konnossements-Vertrag“ nicht unbedingt mit dem Verfrachter unter der Reisecharter identisch zu sein braucht. Mit anderen Worten: Es ist durchaus möglich, daß zum Beispiel der Ablader die Konnossemente ausstellt und Vertragspartner des Ladungsempfängers wird (46).

Dies klingt selbstverständlich, ist es aber durchaus nicht, wenn man über die Grenzen schaut (47). Das neue französische Seerecht unterscheidet zwischen „*affrètement*“ und „*transport de marchandises*“ (48), in der Terminologie des ebenso differenzierenden Schweizer Seerechts zwischen „*Chartervertrag*“ und „*Seefrachtvertrag*“ (d. h. Beförderungsvertrag) (49). Der Chartervertrag hat die Überlassung eines Schiffes zum Gegenstand, der Seefrachtvertrag (also der eigentliche Beförderungsvertrag) die Beförderung der Ladung. „*L'affrètement concerne un navire. Le contrat de transport concerne une cargaison*“ (50).

Dies ist keine reine Theorie. Die praktischen Konsequenzen sind beachtlich. Sie zeigen sich – wie erwähnt – vor allem, wenn man die Frage beantwortet 1.), wer

---

(44) Vgl. Amtsgericht Hamburg 25. 9. 1952 – 33 C 646/1952 (damals war ein Schadensersatzanspruch des Befrachters abgelehnt worden, weil er keinen Schaden erlitten hatte).

(45) Vgl. Verfasser, Reisecharter und Konnossement, Hansa 1969, 1538; ders., Charterpartie und Konnossement, ZHR 126 (1963) 136.

(46) HansOLG 29. 4. 1971 – 6 U 93/70 –, Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1970, Rd.-Nr. 73.

(47) Zu der Rechtslage in einigen osteuropäischen Ländern vgl. Lopuski, *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes*, DMF 1973, 300, 302 und 371 ff.

(48) Art. 1 und Art. 15 Gesetz Nr. 66–420.

(49) Art. 94 und Art. 95 Schweizer Seegesetz von 1953 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 14. 12. 1965.

(50) Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, Bd. 1, Paris 1967, Nr. 15.

Verfrachter unter dem Konnossement ist (notwendigerweise nur der Reiseverfrachter oder unter Umständen, je nach den Umständen des Falles statt seiner zum Beispiel der Ablader oder der Befrachter), oder 2.) wenn man die Tragweite einer einfachen Verweisung im Konnossement auf die Bedingungen der Reisecharter untersucht (muß die Verweisung hinsichtlich Datum der Charter usw. präzise sein (51), bezieht sich eine Verweisung auch auf eine Schiedsgerichtsklausel der Charter?) (52) oder 3.) wenn bei der Ausstellung solcher Konnossemente ein Fehler passiert, in dem beispielsweise irrtümlich Linienkonnossemente ausgestellt werden oder wenn Konnossemente nicht ausreichend präzise auf die Reisecharter verweisen (53).

Zur Carrier-Stellung bei einem Reisefrachtvertrag hat beispielsweise das Handelsgericht Antwerpen einmal befunden, daß ganz allein der Reeder als Reiseverfrachter Carrier unter dem Konnossement ist (54). Ein Hamburger Urteil zeigt das Gegenteil: Auch der Ablader kann unter Umständen Verfrachter unter dem Konnossement sein (55).

### 3. Allgemeine Geschäftsbedingungen

Auf dem Deutschen Juristentag 1973 ist ein Thema behandelt worden, welches nach wie vor in den juristischen Blättern hitzig diskutiert wird und welches dazu angetan ist, den Bereich des Privatrechts im Zeitalter des Massenverkehrs gehörig umzukrempeln: Das Thema der Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sind „eine gedruckte, inhaltlich komplexe und äußerlich umfangreiche Vertragsschablone, die der Ergänzung und Ausgestaltung der mit den einzelnen Kunden geschlossenen Verträge dienen und mittels beiderseitiger globaler Verweisung ohne inhaltliches Aushandeln der einzelnen Vertragsklauseln zum Vertragsbestandteil werden soll“ (56). Eine andere Definition

---

(51) Vgl. dazu Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1966, Rd.-Nr. 44. – Das Datum der Reisecharter muß notwendigerweise angegeben werden nach russischem und bulgarischem Recht; das tschechische Recht fordert sogar Angabe der einzelnen Klauseln der Charter, die auch für das Konnossement gelten sollen (vgl. Lopuski, a. a. O., 304).

(52) Vgl. die Übersicht in Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1968, Rd.-Nr. 39, 43.

(53) JPA 1973, 76.

(54) JPA 1973, 76.

(55) HansOLG Hamburg 29. 4. 1971 – 6 U 93/70 –, Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1970, Rd.-Nr. 73.

(56) Schmidt-Salzer, Allgemeine Geschäftsbedingungen; München 1971 (NJW-Schriften 11), Rd.-Nr. 5. Vgl. zu dem Problembereich außerdem – auch im Hinblick auf die folgenden Ausführungen –: Schmidt-Salzer, Allgemeine Geschäftsbedingungen, Bilanz und rechtspolitische Folgerungen, Berlin 1973; M. Wolf, Vorschläge für eine gesetzliche Regelung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen, JZ 1974, 41; ders., Gesetz und Richterrecht bei AGB, JZ 1974, 466; Schulte, AGB und „Individualvereinbarung“, NJW 1974, 1217; Quittnat, Das Israeli Standard Contracts Law 5724–1964, JZ 1973, 766; Palandt-Heinrichs, BGB, 33. Aufl., 1974, Einf. v. § 145 Anm. 6.

findet sich in einem privaten Gesetzesvorschlag: „AGB sind vorgefertigte, einer Mehrheit von Verträgen gleichmäßig zugrunde gelegte Vertragsbedingungen“ (57). Für solche Vertragsgebilde gilt nicht in allem das zivilrechtliche Vertragsrecht; die Gerichte haben vielmehr gewisse Sonderregeln geschaffen (etwa: Auslegung nur aus sich selbst heraus, unabhängig von den Umständen des Einzelfalles; AGB sind revisibel; sie sind bereits dann unwirksam, wenn ihr Inhalt – etwa bei Beschränkung der Rechte einer Vertragspartei oder bei Vereinbarung einer Gerichtsstandsklausel – Grundentscheidungen des dispositiven Rechts verletzt oder sachlich unangemessen ist).

Auch auf dem Transportsektor gibt es AGB. Im Mittelpunkt unserer Rechtsordnung steht das Prinzip der Vertragsfreiheit als Ausdruck einer bestimmten persönlichen, wirtschaftlichen und politischen Freiheitsordnung. Ausnahmen sind nur dann möglich und notwendig, wenn anders diese Freiheitsordnung – die wohlgemerkt für beide Vertragspartner gewährleistet werden muß – nicht aufrechterhalten werden kann. Es bietet sich mithin an zu prüfen, ob sich die von den Gerichten für die AGB erarbeiteten Rechtsgrundsätze auf Transportverträge auswirken können. Es dürfte höchste Zeit sein, sich darüber klar zu werden. Bisher ist das Thema kaum berührt worden. Ein Fall, in dem es einmal berührt worden ist, sollte bereits kritisch betrachtet werden. \*

Das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg hatte unlängst über den folgenden Fall zu befinden (58). Ein Befrachter unter einer Deutküst CP forderte von dem Verfrachter, Eigner und Kapitän eines Küstenmotorschiffes, Schadensersatz, weil dieser nach dem Laden abgelegt hatte, bevor die Decksladung ordentlich gestaut war, und weil dadurch das Schiff, noch unstabil, im kabbeligen Wasser des Hafens überkrängte, so daß die Decksladung ins Wasser rutschte. Der Verfrachter berief sich auf Klausel 10 Deutküst CP (59):

„Die Reederei ist nicht verantwortlich für Schäden und Verluste bei Schiffsunfällen, selbst wenn alle diese Schäden auf einen Fehler des Kapitäns zurückzuführen sind. Dies gilt auch dann, wenn der Kapitän selbst Reeder oder Mitreeder des Schiffes ist.“

Das Gericht erkannte diese Klausel für den zu entscheidenden Fall nicht als wirksam an und verurteilte den Reeder/Verfrachter zu Schadensersatz.

Das Ergebnis erscheint gerecht. Die Begründung des Urteils indessen gibt Anlaß zu einigen Bemerkungen. Sie erscheint im entscheidenden Punkt kurz:

„Nach der auch vom Senat übernommenen Rechtsprechung des BGH sind die in AGB von Geschäftsbesorgern enthaltenen Haftungsbeschränkungsklauseln regel-

---

(57) M. Wolf a. a. O. S. 44.

(58) VersR 1968, 552.

(59) Alte Fassung. Ähnlich Klausel 16 Deutküst 1967 CP.

mäßig unwirksam, soweit durch sie die Haftung für mittelbar entstandene Schäden auch in Fällen grober Fahrlässigkeit des Geschäftsbesorgers selbst oder seiner leitenden Angestellten beschränkt wird, und zwar auch dann, wenn der Geschäftsbesorger keine Monopolstellung innehat.“

Im Urteil findet sich kein Satz darüber, warum das Gericht die Deutküst CP als AGB ansieht, wenn man von einem Halbsatz am Schluß absieht, wo in anderem Zusammenhang davon die Rede ist, daß der Vertrag „kein im einzelnen ausgehandelter und sich unter Umständen ergänzend nach den gesetzlichen Bestimmungen richtender Individualvertrag“ sei.

Es soll daher kurz untersucht werden, ob Charterparties überhaupt AGB sind und – bejahendenfalls – ob zwischen Parteien von Seetransportverträgen generell eine Inhaltskontrolle notwendig ist. Zusammenfassend kann man AGB die folgenden Charakteristika zuweisen (wobei beim gegenwärtigen Stand der rechtswissenschaftlichen Diskussion das eine oder andere Merkmal durchaus noch umstritten ist) (60):

- a) AGB sind gedruckte Vertragsregeln. Demgegenüber enthalten viele Charterparties verschiedene maschinengeschriebene Zusätze oder Abänderungen.
- b) AGB stehen äußerlich getrennt neben einem Individualvertrag. Chartern bestehen normalerweise aus einem durchgehenden Text, bestehend aus vorgedruckten Klauseln, teilweise maschinenschriftlich abgeändert, und aus maschinenschriftlichen Zusatzvereinbarungen. Es gibt kaum unabgeänderte Charterformulare. Immerhin ist nicht zu übersehen, daß ein gewisser Trend dahin geht, Chartern aus zwei Teilen zusammensetzen, Teil I mit dem notwendigen freien Raum zum Einarbeiten der speziellen Daten (Parteinamen, Schiff, Bestimmungshäfen, Fracht, etc.) und Teil II mit dem Mustertext (61). Diese Aufteilung wird zwar in erster Linie damit begründet, daß die Büroarbeit erleichtert werden soll, indem nur eine Seite in die Schreibmaschine eingespannt zu werden braucht. Indessen steht dahinter sicherlich auch die Erwägung, daß der zweite Teil unabgeändert übernommen werden sollte. Aber auch hier zeigt sich die Schiffspraxis eigenwillig: Auch in dieser Art von Verträgen finden sich meist Abänderungen.
- c) AGB wie Musterverträge sollen eine Massenproduktion von Lieferungen oder Dienstleistungen vereinfachen und vereinheitlichen. Sie sollen – auch – das Abschließen der betreffenden Verträge – den Vorgang des Vereinbarens – vereinfachen: Verhandlungen über den Vertragsinhalt sollen sich erübrigen. Bei Abschluß eines Frachtvertrages, für den bereits ein Vertragsmuster existiert, erübrigt sich ein Verhandeln über den Vertragsinhalt. Es wird vielmehr von Fall zu Fall – individuell – ein anderer Vertrag ausgehandelt (Ladungsart, Transportweg, Fracht, Fälligkeit, Nebenvergütungen, Ladefristen, Tragung der Lade-/Löschkosten, Haftungsumfang, Freizeichnung, Höhe des Liegegeldes (evtl. auch Eilgeld) und dergl. unterscheiden sich). Es handelt sich mithin nach Inhalt und nach

---

(60) Vgl. die in Fußnote 56 genannten Quellen.

(61) Nuvoyn, Norgrain, Grainvoy, Nubaltwood, Deutküst 1967 CP.

Abschlußverfahren um einen Individualvertrag und nicht um einen Massenvertrag (62).

- d) AGB werden gewöhnlich – wengleich bedeutende Ausnahmen bestehen – einseitig entworfen und aufgestellt von der Vertragspartei, die ihren Geschäftsbetrieb erleichtern und ihre Interessen schützen möchte. Bei Chartern – will man in ihnen AGB sehen – müßte man demgemäß jeweils prüfen, ob es sich um ein Reederpapier oder um die Hauscharter eines Befrachters oder um ein zwischen Reeder- und Befrachter-Gruppen ausgehandeltes Formular handelt.
- e) AGB sind nicht zwischen den Parteien ausgehandelt; sie sind vorgefertigt; es besteht auch gar keine Chance, sie auszuhandeln. AGB beeinträchtigen damit die Entscheidungsfreiheit eines der beiden Vertragspartner (sog. Unterwerfungseffekt).  
Beim Abschluß von Seefrachtverträgen dagegen, die durch eine Charter bewiesen werden – der Fall der Konnossemente liegt anders –, wird in der Regel ein vorgedrucktes Formular als Vertragsmuster, als Vertragsvorschlag, benutzt (63). Die einzelnen Klauseln werden geprüft und diskutiert; und die mitunter langen Abschlußfernreiben zeigen, wie intensiv unter Umständen um die einzelnen Formulierungen gerungen wird. Im übrigen hat jede Klausel ihren Preis. – Man kann wohl feststellen, daß im wesentlichen die Entscheidungsfreiheit der Parteien gewahrt wird. Nicht verkannt werden darf, daß die Verhältnisse wechseln, je nach Lage des Frachtenmarktes und je nach wirtschaftlicher Potenz des Vertragspartners. Manche Befrachter allerdings bestehen strikt auf der Unabänderbarkeit ihrer „Hauscharter“. Entscheidend erscheint, daß der Vertragspartner, dem die Frachtvertragsklauseln in vorbereiteter Form vorgelegt werden, die Freiheit hat, sich zu entscheiden, ob er sie unabgeändert akzeptiert, und daß gewöhnlich ein Verhandlungsspielraum gegeben ist.
- f) Das freie Aushandeln ist nicht das alleinige wesentliche Moment. Hinzukommen muß, um von AGB sprechen zu können, eine gewisse wirtschaftliche und intellektuelle Unterlegenheit, durch die die Selbstbestimmung eines Vertragsteils beeinträchtigt wird und durch die der Vertrag in seinen Funktionen bei Herbeiführung der Vertragsgerechtigkeit gestört wird, selbst wenn sich dies auch nur in einem

---

(62) Für die Unterscheidung eines Formularvertrages von einem Individualvertrag ist nach BGH MDR 1974, 652 anscheinend entscheidend, ob der Inhalt des Formulars feststeht oder ob darüber verhandelt werden kann: „Denn sie ist nicht das Ergebnis eines freien gegenseitigen Aushandelns des Vertragsinhalts durch die Partner, sondern einseitig von der Veräußerungsseite unter Ausrichtung allein auf ihre Interessen und in erheblicher Abweichung vom (wenn auch nur dispositivem) gesetzlichen Leitbild der Gewährleistung festgelegt und in einer nicht geringen Zahl von Verträgen gleichlautend enthalten.“

(63) Vgl. allerdings Art. 35 bulgarisches Seegesetz v. 1953: „Die allgemeinen Bedingungen des Mustervertrages werden vom Verkehrsministerium bestimmt“; zitiert bei Chao, Le Code Maritime Bulgare de 1953, DMF 1964, 759. – Das schließt nicht aus, daß bulgarische Befrachter Schiffe zu frei ausgehandelten Vertragsbedingungen schließen. Den vorgeschriebenen Vertragsmustern kommt Bedeutung lediglich für den innerbulgarischen Verkehr zu.

Vorbereitungsnachteil zu Lasten des einen Teils erweist (nämlich keine Möglichkeit zum sorgfältigen Studium der vorgeschlagenen Vertragsbedingungen).

Dieses Schutzbedürfnis entfällt namentlich dann oder jedenfalls häufig, wenn Vertragsbeziehungen zwischen Unternehmen zur Debatte stehen, welche den Markt kennen, nämlich immer dann, wenn die Verhandlungspartner typischerweise in ihrer Selbstbestimmung nicht beeinträchtigt sind, ihr Schutz mithin unangebracht erscheint.

Wie gesehen fehlt es bei Verträgen, welche durch eine Reise- oder eine Zeitcharter wiedergegeben werden, an den meisten oder jedenfalls an den wesentlichen dieser Momente. Dies wird außer durch die Analyse auch durch die Gesamtschau bestätigt, welche man in folgenden Worten zusammenfassen kann (64):

„Der Vertrag und die Vertragsfreiheit sind in der Rechtsordnung nicht anerkannt, damit ein Vertragsteil in Ausspielung seiner Überlegenheit den anderen Vertragsteil einem einseitigen Diktat unterwerfen kann. Vertrag und Vertragsfreiheit sollen vielmehr beiden Vertragsteilen im gegenseitigen Zusammenwirken den gerechten Ausgleich ihrer Interessen in freier Selbstverantwortung ermöglichen. Sollen diese Aufgaben von jedem Vertragsteil sinnvoll wahrgenommen werden können, so muß er die Möglichkeit haben, die gegenseitigen Interessen kennenzulernen und gegeneinander abzuwägen, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können. Er darf nicht durch sachfremde Überlegungen in seiner Entscheidung beeinträchtigt werden. Andernfalls büßt der Vertrag seine Funktionsfähigkeit für einen gerechten Ausgleich ein. Eine einseitige Festsetzung der Vertragsbedingungen, die die Selbstbestimmung eines Vertragsteils beeinträchtigt und die vertragliche Funktion stört, muß deshalb als rechtlich wirkungslos angesehen werden.“

Die Diskussion über die durch die AGB gestellten Fragen und hervorgerufenen Probleme ist noch längst nicht abgeschlossen, sie ist gerade in Gang gekommen. Vor den sich bis jetzt zeigenden Konturen indessen kann, um zusammenzufassen, nach Auffassung des Verfassers ein Reisefrachtvertrag oder ein Zeitfrachtvertrag nicht als AGB qualifiziert werden. Der Unterschied zur Situation beim Konnossement ist offensichtlich (65).

Nachdem man festgestellt hat, daß Charterparties keine AGB sind, erhebt sich die weitere Frage, ob sie generell oder gelegentlich ganz oder teilweise als Formular-Verträge anzusprechen sind. Denn wenn ein Vertrag unter Verwendung eines von einem Teil aufgestellten oder ständig benutzten Vertragsformulars geschlossen wird, so besteht gewöhnlich eine ähnliche Situation wie beim Vertragsschluß unter Einbeziehung von AGB. Mit anderen Worten: Es gelten auch dann wie bei den AGB bestimmte, von der Rechtsprechung herausgearbeitete, das gesetzliche Vertragsrecht ergänzende Grundsätze zur Auslegung und zur Inhaltsprüfung (66). Auch diese Frage

---

(64) M. Wolf a. a. O. S. 42.

(65) Vgl. BGH MDR 1974, 27; HansOLG Hamburg VersR 1972, 722, 761. Ähnlich bei den Verfrachtungsbedingungen für die Unterrelbeschiffahrt, HansOLG Hamburg VersR 1972, 658.

(66) Vgl. Palandt-Heinrichs a. a. O., Einf. vor § 145 Anm. 6 E.

läßt sich nicht generell bejahen. Eine Charterparty ist – wie gesehen – ein Vertragsmuster, sozusagen ein Vertragsentwurf, dessen sich die Parteien bei der Aushandlung ihrer Beziehungen bedienen. Es fehlt der Unterwerfungseffekt: Ist eine Klausel des Musters unabgeändert akzeptiert worden, so bedeutet dies nicht, daß sich eine Partei unter dem Druck des „take it or leave it“ ins Unabänderliche gefügt, sondern daß sie diese Klausel in freier Entscheidung akzeptiert hat. Das gleiche gilt für einzelne vorformulierte Klauseln.

#### 4. Haftungsfreizeichnung

Damit ist das Problem der Vertragsauslegung natürlich nicht abschließend gelöst. Im Mittelpunkt des erörterten Urteils des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg stand eine Freizeichnungsklausel (67). Ein Leser kann den Eindruck gewinnen, daß das OLG diese Klausel angesichts der gewiß haarsträubenden tatsächlichen Gegebenheiten als unbillig und unangemessen empfand. In diesem Zusammenhang ist ihm, wenn man recht sieht, ein Lapsus unterlaufen, der letztlich die Entscheidung beeinflußt haben mag. Im Urteil heißt es nämlich:

„Zwar verstoßen diese Freizeichnungsklauseln nicht gegen die gemäß § 662 HGB zwingenden Haftungsbestimmungen, da es sich . . . um die Reise eines deutschen Schiffes zwischen deutschen Häfen handelt und insoweit die DVO zum Seefrachtänderungsgesetz vom 5. 12. 1939 die zitierte Bestimmung für unanwendbar erklärt hat.“

Man muß sich vergegenwärtigen, daß der Reisebefrachter (der gleichzeitig Ladungsempfänger war) gegen den Verfrachter klagte. Wenn dem aber so ist, dann ist die nach § 662 HGB zwingende Haftung nicht deshalb suspendiert, weil die DVO eine Ausnahme setzt, sondern weil eine zwingende Haftung bei Charterparties grundsätzlich nicht normiert ist (§ 663 II (4) HGB).

Man darf also davon ausgehen, daß in Charterparties enthaltene Haftungsfreizeichnungen grundsätzlich zulässig und gültig sind. Dies ist in vielen Rechtsordnungen so (68) – Beispiele aus dem Bereich der Zeitcharter sind erörtert worden –, wenn gleich sich vereinzelt auch gegenteilige Prinzipien finden, daß nämlich die sonst nur für die Konnossementsbeziehungen geltenden unabänderlichen Haftungsgrundsätze auch auf andere Seefrachtverträge ausgedehnt werden (69). Bekanntlich erörtert gegenwärtig die UNCITRAL, ob es sich empfiehlt, eine zwingende Haftung auch für Reisefrachtverträge einzuführen.

Die Debatte darüber, ob eine zwingende Haftung rechtspolitisch erforderlich ist, hört nicht auf. Rechtspolitisch erforderlich wäre eine solche Haftung sicherlich, wenn man aus wirtschaftspolitischen Erwägungen heraus die freiwirtschaftliche Dienstleistungs-

---

(67) VersR 1968, 552.

(68) Vgl. für das englische Recht Scrutton, On Charterparties and Bills of Lading, 18. Aufl., 1974, S. 85 und 217, und Fußnote 38.

(69) Beispielsweise Art. 264 marokkanisches Seegesetz.

funktion des Beförderungsgewerbes zur staatlichen Daseinsvorsorge umfunktionieren will, so wie dies im innerrussischen Verkehr der Fall ist (70). Rechtspolitisch erforderlich wäre sie auch – ohne daß dies die Grundlage der Wirtschaftsordnung tangierte –, wenn das soziale Gleichgewicht, das herzustellen und aufrechtzuerhalten ein Anliegen der bei uns geltenden Rechtsordnung ist, gestört wird (so wie es etwa im Konnossementssektor gestört wäre, wenn keine zwingende Haftung besteht). An dem ist es aber im Bereiche des Charterverkehrs nicht. Die Erwägungen zum Thema AGB haben es gezeigt.

Freizeichnungen können in verschiedener Art vorkommen: Ausschluß der Haftung für spezielle Schäden (71), summenmäßige Begrenzung der Haftung (72), Erschwerung von Ansprüchen durch Fristenbindung und bestimmte Formerfordernisse (Anzeigepflicht, Schriftform) (73). Bei allen diesen Klauseln ist zunächst klar, daß sie ihrem Charakter als Ausnahmeregelung entsprechend nicht erweiternd ausgelegt werden dürfen, sondern nur dem Wortlaut entsprechend, also im Zweifel eng (74). Wie ein englisches Gericht – im Zusammenhang mit einer „off hire“-Klausel unter einer Zeitcharter – sehr plastisch sagte, muß jemand, der sich auf eine Ausnahmeklausel beruft, sich „clearly within the exceptions“ bringen (75).

Ein deutliches Beispiel bietet das englische Urteil im Falle *The „Dominator“* (76). Die „Dominator“ sollte laut Reised charter befördern „not more than 10.450 tons and not less than 8.550 tons wheat in bulk, quantity in Owner's option, to be declared by the Master“. Der Kapitän rief 10.400 t ab; das Schiff konnte aber wegen der zu beachtenden Wintermarke lediglich 10.069 t aufnehmen. Der Befrachter beanspruchte Schadensersatz, weil er 10.400 t hatte abladen lassen und die zurückbleibenden 331 t anderweitig verschiffen mußte. Der Verfrachter meinte indessen, sich mit Klausel 2 Gencon CP freigezeichnet zu haben:

„Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage, or delay has been caused

---

(70) Art. 119 Seegesetz.

(71) Beispielsweise Klausel 2 Gencon CP, Kl. Deutküst 1967 CP, Kl. 13 Abs. 1 Baltimore CP.

(72) Klausel 13 Deutküst 1967 CP: „Das Schiff haftet bis zur Höhe der Bruttofracht für die Erfüllung dieses Vertrages.“

(73) Klausel 22 Deutküst 1967 CP: „Ansprüche der Parteien aus diesem Verträge müssen sofort geltend gemacht werden. Ein Anspruch verfällt, wenn er nicht innerhalb von 4 Wochen nach Beendigung der Reise seiner Höhe nach der Gegenpartei begründet angedient wird.“ – Selbst im Rahmen von Allgemeinen Geschäftsbedingungen wird eine kurze Rügefrist nicht als Treu und Glauben widersprechend angesehen, sofern jedenfalls es dem Anspruchsberechtigten möglich ist, den Fristablauf zu beachten; OLG Düsseldorf, VersR 1972, 389.

(74) Abraham, Das Seerecht, 4. Aufl., Berlin 1974, S. 206 f.

(75) *Royal Greek Government v. Minister of Transport (The „Ilissos“)*, 82 Ll. L. R. 196. Neuere Beispiele sind *The „Prometheus“* (1974) 1 Lloyd's Rep. 350, 357 und *Hair and Skin v. Norman Airfreight* (1974) 1 Lloyd's Rep. 443, 445. Vgl. auch Fußnote 38.

(76) *Louis Dreyfus & Cie. v. Parnaso Cie. Naviera S. A.* (1959) 1 Lloyd's Rep. 125.

by . . . And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever“.

Das Gericht erläuterte, daß die Worte „and the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever“ in zweierlei Weise ausgelegt werden könnten: Einmal für sich allein, aus dem Zusammenhang gelöst gesehen, weit; oder aber, wenn sie entsprechend dem Bedeutungsinhalt des ersten Teils der Klausel verstanden würden (nämlich auf die Auslieferung der Ladung bezogen), eng. Da es sich um eine Ausnahmeklausel handelt, legte das Gericht Klausel 2 eng aus. Mit anderen Worten: Klausel 2 Gencon CP betrifft lediglich Schäden an oder für die Ladung. Der Fehler des Kapitäns beim Abruf der gewünschten Ladungsmenge wurde nicht durch sie gedeckt (contra proferentem rule) (77).

Ein Beispiel für die entsprechende Rechtsprechung in Deutschland gibt ein Urteil des BGH, wonach Klausel 2 Gencon CP wohl einen Ladungsschaden, entstanden durch Berührung der Ladung mit zusammengestauten Gütern, entschuldigt, nicht jedoch mangelnde Fürsorge für das Ladungsgut während des Löschens anderer Güter in einem Zwischenhafen (78).

Im deutschen Recht, wie erwähnt, gibt es im Bereich der Reisecharter keine zwingende Haftung. Selbstverständlich ist nicht jede Freizeichnung, wie weitgehend auch immer, rechtswirksam. Es bestehen die folgenden Grenzen (79):

- a) „Die Haftung wegen Vorsatzes kann dem Schuldner nicht im voraus erlassen werden“ (§ 276 II BGB).
- b) Haftungsausschlußklauseln können sittenwidrig und daher unwirksam sein (§ 138 BGB). „Sittenwidrig“ ist, was „gegen das Anstandsgefühl aller billig und gerecht Denkenden verstößt“.
- c) Haftungsfreizeichnungsklauseln können gegen die Grundsätze von Treu und Glauben verstoßen (§ 242 BGB). Im Klartext bedeutet der Grundsatz von Treu und Glauben: Der Gläubiger darf davon ausgehen und darf darauf vertrauen („Glauben“), daß der Schuldner sich ihm gegenüber anständig verhält („Treue“). Hier liegt offenbar der Angelpunkt der Problematik.

Beispielsfälle für solche Verstöße sind: Das Schiff ist zu Beginn der Reise nicht see- und ladungstüchtig (80); grobes Organisationsverschulden des Verfrachters (81); Auslieferung der Ladung ohne Konnossement (82); keine Freizeichnung für grobes Verschulden des Kapitäns (83).

---

(77) Ähnlich hat das HansOLG Hamburg VersR 1972, 761, 762, entschieden, daß Unklarheiten in Freizeichnungsklauseln zu Lasten des Freizeichners gehen.

(78) VersR 1971, 559 = MDR 1971, 561.

(79) Vgl. dazu Abraham, a. a. O., 206 f., und Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C.

(80) BGH VersR 1971, 833; 1973, 218 und 1060; HansOLG Hamburg VersR 1972, 761; 1974, 645.

(81) Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C 2 d.

(82) BGH VersR 1974, 590.

(83) Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C 2 d.

Das letzte Beispiel bedarf allerdings der Erläuterung: Der Kapitän kann Reeder oder Mitreeder sein. In diesem Fall könnte eine Haftungsfreistellungsklausel bereits nach § 138 BGB nichtig sein. Oder: Der Kapitän ist Angestellter. Dann soll nach herrschender Meinung (84) eine Freizeichnung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit des Kapitäns unzulässig sein, soweit es sich um die Verletzung der Obhutspflicht hinsichtlich der ihm anvertrauten Güter handelt (85). Hier wirken sich Rechtsgedanken aus dem Versicherungsrecht aus (Repräsentanten-Haftung).

In diesem Zusammenhang werden Freizeichnungsklauseln auch deshalb besonders kritisch betrachtet, weil die Rechtsprechung gewisse Grundsätze aus dem Recht der AGB übernimmt. Es ist bereits erörtert worden, weshalb Reisechartern keine AGB enthalten. In der Literatur heißt es indessen:

„Freizeichnungen durch Formularklauseln werden nach den Grundsätzen beurteilt, die für allgemeine Geschäftsbedingungen gelten.“ (86)

Es mag zweifelhaft sein, ob dieses Zitat überhaupt den gegenwärtigen Stand der Diskussion wiedergibt. Es stammt aus dem Jahr 1968, und noch 1970 hat der BGH geurteilt, daß einzelne vordruckte Klauseln innerhalb des allgemeinen Vertragsrechts bleiben (87). Wie dem auch sei, diese Behauptung beruht offensichtlich auf der Prämisse, daß gewisse Standardklauseln „Mini-AGB“ sind. Aber bereits diese Prämisse trifft nicht zu. Die Praxis weiß, daß Freizeichnungsklauseln, wie beispielsweise Klausel 13 Baltim CP, Klausel 2 Gencon CP, Klausel 16 Deutküst 1967, häufig abgeändert werden (88), ebenso wie Vereinbarungen, welche den Befrachter begünstigen (zum Beispiel: 3-Monatsfrist der Centrocon Arbitrage-Klausel). Auch dieser Ansatzpunkt sollte daher kritisch überdacht werden.

Die Ablehnung dieser Freizeichnungsgrenze bedeutet nun ganz gewiß nicht, daß damit die Bedeutung und die Reichweite von Freizeichnungsklauseln wieder zunehmen. Die Anwendungs-„Bremsen“ § 138 BGB, § 242 BGB und Versicherungsgedanke greifen generell. — Damit hätte der Verfrachter im geschilderten Falle des Oberlandesgerichts Hamburg gehaftet, weil der Kapitän gleichzeitig Reeder war. Für grobes Verschulden des angestellten Kapitäns allerdings könnte sich ein Verfrachter grundsätzlich freizeichnen (es sei denn: Verletzung der Obhutspflicht). Abgesehen davon hätte man in dem erwähnten Fall vielleicht auch eine anfängliche Seeuntüchtigkeit annehmen können, von der eine Freizeichnung ohnehin nicht möglich ist, weil dies „eine ordnungsmäßige Erfüllung des Frachtvertrages von vornherein unmöglich macht und deren Nichtvorliegen jeder Auftraggeber als selbstverständlich voraussetzt“ (89).

---

(84) Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C 2 d.

(85) Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C 2 d.

(86) Prüssmann, a. a. O., § 663, Anm. C 2 c.

(87) BGH WM 1970, 1450 f = BB 1970, 1504.

(88) Im Fall The „Dominator“ (Fußnote 76) war Klausel 2 Gencon CP abgeändert worden.

(89) BGH MDR 1974, 27 f.

## 5. Haftung des Kapitäns

In diesem Zusammenhang erscheint ein Problem erwähnenswert, welches im Konnossementsrecht unter dem Begriff „Himalaya-Klausel“ bekannt ist: Die Auswirkung von Haftungsfreizeichnungsklauseln auf die Rechtsposition Dritter, also namentlich des Kapitäns.

Aus dem Binnenschiffsbereich sind Urteile bekanntgeworden, die folgendes besagen: „Aus dem Sinn und Zweck dieser Bedingungen (VBUE) ergibt sich nämlich, daß auch die gegen die Arbeitnehmer des Beklagten (Verfrachter) gerichteten Schadensersatzansprüche aus unerlaubter Handlung oder den Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes jedenfalls insoweit unter die Haftungsbeschränkungen fallen sollen, als der Arbeitnehmer auf Grund des Schadensereignisses einen im Arbeitsrecht wurzelnden Freistellungsanspruch gegen seinen Arbeitgeber hat. Ohne eine solche erweiternde Auslegung des Haftungsbeschränkungsvertrages wären diese im Ergebnis sinnlos, weil dann der Geschädigte auf dem Umweg über die Inanspruchnahme des Arbeitnehmers seinen Schaden doch beim Unternehmer voll realisieren könnte, was gerade durch § VBUE vermieden werden soll. Das war auch dem Befrachter erkennbar, der sich den VBUE unterworfen hat“ (90).

Das würde allerdings – einschränkend – bedeuten, daß ein Kapitän sich dann nicht auf eine vertragliche Haftungsbeschränkung berufen darf, wenn ihm grobes Verschulden zur Last fällt.

Der BGH hat einmal festgestellt, es entspreche allgemeiner Auffassung und Übung in der Rheinschiffahrt, daß Haftungserleichterungen, die eine Reederei als Frachtführer mit dem Absender vereinbart, auch dem Kapitän des Frachtführers zugute kommen (91). Andererseits ist aber kein Handelsbrauch festgestellt worden, daß etwa dies auch für den Unterfrachtführer gälte (92). Allerdings hat der BGH – dies mag am Rande erwähnt werden – einmal den stillschweigenden Abschluß eines Vertrages auf Haftungsfreistellung zwischen dem Frachtführer und dem Absender zugunsten des Unterfrachtführers angenommen (93).

Es sind keine rechtstheoretischen Gründe ersichtlich, die hindern, diese Himalaya-Wirkung von Freizeichnungsklauseln auch im Seetransportrecht generell zu bejahen, zumindest dann, wenn beide Vertragspartner Deutsche sind.

Diese Frage, nämlich ob sich ein Kapitän mit einer vom Reeder/Verfrachter vereinbarten Freizeichnungsklausel verteidigen kann, stellt sich im wesentlichen deshalb, weil ein Ladungseigentümer möglicherweise einen direkten Schadensersatzanspruch

---

(90) HansOLG Hamburg VersR 1970, 1101, 1103 (mit weiteren Hinweisen); BGH VersR 1960, 727.

(91) BGH VersR 1960, 727.

(92) BGH Europäisches Transportrecht 1972, 366.

(93) BGH VersR 1960, 727.

gegen den Kapitän besitzt (§§ 511, 512 HGB) (94), wobei obendrein noch die Beweislast dem Kapitän aufgebürdet wird (§ 282 BGB analog) (95). Die Situation ist für den Kapitän besonders unerfreulich, weil teilweise noch ungeklärt ist, ob, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfange ihm nach arbeitsrechtlichen Grundsätzen ein Freistellungsanspruch gegen den Reeder zusteht (96). Hier ist der Gesetzgeber aufgerufen, zu prüfen, ob die strengen Haftungsmaßstäbe des HGB einen Kapitän nicht wissensmäßig und gesellschaftlich weit überfordern. Dabei mag ein Blick auf den Flugkapitän, auf den Binnenschiffsführer und auf den Fernlastfahrer hilfreich sein.

## 6. Liegezeit

Eines der Gebiete, auf dem sich das Recht besonders auffällig entwickelt, ist das Recht über die Liegezeitberechnung unter einer Reisecharter. Es ist erstaunlich zu sehen, welche Spezialliteratur auf diesem Gebiet gerade in den letzten Jahren erschienen ist (97). Die nur sieben Jahre nach der Erstausgabe erschienene zweite Auflage von Summerskill's „Laytime“ berücksichtigt etwa zwanzig neue einschlägige englische Gerichtsentscheidungen (98). Obschon Liegezeitstreitigkeiten meist durch ein Schiedsgericht entschieden werden, werden die ordentlichen Gerichte auf dem Umweg über den „Special Case“ (99) immer wieder mit derartigen Fragen befaßt. Deutsche Urteile sind während der letzten Jahre nicht bekanntgeworden.

Aus dem Kreis dieser englischen Urteile sollen lediglich zwei herausgegriffen werden, denen ein etwas allgemeineres Interesse zukommt: Zunächst die Entscheidung des Court of Appeal im Streitfall *the „Tres Flores“* (100).

Die „Tres Flores“ sollte unter einer Synacomex CP Getreide laden. Laut Charter mußten bei Abgabe der Ladebereitschaftsnotiz die Laderäume „clean, dry, without smell and in every way suitable to receive grain to Shippers'/Charterers' satisfaction“ sein. Der Kapitän durfte die Notiz auch schon von der Reede her geben. Dies tat er, als er in den Ladehafen wegen Überfüllung nicht einlaufen konnte. Einige Tage später inspizierte der Ablader die Räume, fand Insekten, so daß er die Räume nicht akzeptierte, sondern vielmehr zunächst eine Ausgasung verlangte. Diese fand statt, während das Schiff noch auf Reede wartete. Anschließend erst nahm der Befrachter die Ladebereitschaftsnotiz an. Der Reeder hingegen meinte, die Liegezeit hätte bereits im Anschluß an die Notiz zu laufen begonnen; denn die Ausgasung sei eine verhältnismäßig kurzfristige Störung gewesen, welche nicht ins Gewicht falle.

---

(94) Grundsätzlich BGH VersR 1971, 559 = MDR 1971, 561; HansOLG Hamburg VersR 1972, 761.

(95) HansOLG Hamburg VersR 1970, 1103; 1972, 658.

(96) Prüssmann, a. a. O., § 511, Anm. B 5; vgl. neuerdings HansOLG Hamburg VersR 1970, 1101; 1972, 658.

(97) Vgl. die Übersicht in Tiberg, *The Law of Demurrage*, London 1971, S. XVIII.

(98) Summerskill, *Laytime*, 2. Aufl., London 1973.

(99) Section 21 Arbitration Act, 1950.

(100) (1973) 2 *Lloyd's Rep.* 247.

Das Gericht gab dem Befrachter recht, und zwar wegen der Vereinbarung, daß die Räume bei Abgabe der Notiz sauber sein müßten. Insoweit bringt das Urteil nichts Besonderes. Bemerkenswert indessen sind die allgemeinen „dicta“ darüber, was generell gilt, also wenn keine Klausel ausdrücklich reine Räume fordert. Hier sind die lehrbuchhaften und oft durch einen dogmatischen „approach“ gekennzeichneten Ausführungen des Master of the Rolls, Lord Denning, lesenswert (101):

„One thing is clear: In order for a notice of readiness to be good, the vessel must be ready at the time when the notice is given and not at a time in future. Readiness is a preliminary existing fact which must exist before you can give a notice of readiness . . . The next question, when can a ship be said to be ready or conversely, if some things are yet to be done, what are the things which make her . . . ready to receive cargo?“

Er zählte zunächst ältere beispielhafte Entscheidungen auf: Die Luken brauchen noch nicht geöffnet zu sein (102); eine zum Laden benötigte Polizeierlaubnis braucht noch nicht vorzuliegen (103); „free pratique“ braucht noch nicht gewährt worden zu sein (104). Der Richter folgerte aus diesen Vorfällen folgenden Test – auch dies wieder eine Methode, die häufig angewendet wird:

„In order to be a good notice of readiness, the Master must be in a position to say: ‘I am ready at the moment you want me, whenever that may be, and any necessary preliminaries on my part to the loading will not be such as to delay you’. Applying this test, it is apparent that notice of readiness can be given even though there are some further preliminaries to be done, or routine matters to be carried on, or formalities observed. If those things are not such as to give any reason to suppose that they will cause any delay, and it is apparent that the ship will be ready when the appropriate time arrives, then notice of readiness can be given.“

Gegenüber „preliminaries“, „routine matters“ oder „formalities“, welche die Beladung zu Beginn der vereinbarten Ladezeit nicht verzögern, ist die Ausgasung der Laderäume ein „essential step“, der unausweichlich eine Verzögerung mit sich bringt. Der Test war nicht bestanden, das Schiff nicht ladebereit, die erste Notiz folglich unwirksam.

Richter Donaldson in erster Instanz im „Johanna Oldendorff“-Fall stellte auf den Zeitfaktor ab, was House of Lords in der dritten Instanz ausdrücklich billigte (105):

„In this context a delay of two or three hours between the nomination of the berth and the ship reaching it is wholly immaterial because there will be at least this much notice before the berth becomes free.“

---

(101) a. a. O. 249.

(102) *Armement Adolf Deppe v. John Robinson & Co.* (1917) 2 K. B. 204.

(103) *The „Aello“* (1960) 1 Lloyd’s Rep. 623.

(104) *The „Delian Spirit“* (1971) 1 Lloyd’s Rep. 506.

(105) (1971) 2 Lloyd’s Rep. 96, 100; (1973) 2 Lloyd’s Rep. 285, 291.

Ein deutsches Gericht hätte nicht anders entscheiden können (106).

Dieses Urteil mag als Vorbereitung für einen wichtigeren, Aufsehen verursachenden Fall dienen, in dem auch eine Voraussetzung der Lade-/Löschbereitschaft umstritten war, nicht die technische Bereitschaft des Schiffes, sondern vielmehr die geographische Komponente des Begriffs, der Zustand des Schiffes als „arrived ship“. Berichtet werden soll vom Urteil des House of Lords im Streitfall *The „Johanna Oldendorff“* (107).

Das Urteil ist prozessual deswegen von Interesse, weil die Mehrheit des House of Lords mit ihm von einem anderen, eigenen, kaum 13 Jahre alten Urteil abgerückt ist, ein Schritt übrigen, der bis vor einigen Jahren nicht möglich war (108).

Um die Tragweite – und auch die fehlende Tragweite – des Urteils sehen zu können, tut ein kurzer Rückblick not.

Zu Beginn des Jahrhunderts ging die unter Reisecharter laufende „Leonis“ lediglich wenige Schiffslängen vom in Aussicht genommenen Ladeplatz vor Anker, weil der Ladeplatz selbst besetzt war. Charterer und Reeder stritten, ob das Schiff bereits ein „arrived ship“ war oder ob es erst noch den Liegeplatz selbst erreichen mußte. Das den Streit entscheidende Urteil des Court of Appeal legte die Basis für alle späteren Entscheidungen zur Frage des „arrived ship“ (109). Die Charterparty sprach lediglich davon, daß das Schiff den Hafen von Bahia Blanca anlaufen mußte; sie war also eine Port-Charter (110). Der Begriff „Hafen“, so das Gericht, könne verschiedene Bedeutungen haben, beispielsweise in geographischem Sinne oder in verwaltungsrechtlichem Sinne. Wenn er sich aber in einem kaufmännischen Vertrag finde, müsse man ihm einen kaufmännischen Sinn geben. Lord Richter Kennedy erfand damals den Begriff der „commercial area“, nämlich „the area in the port within which vessels, whose obligation and purpose is to receive a cargo, lie“ (111).

Ein halbes Jahrhundert später mußte die „Aello“ im Ladehafen Buenos Aires, 22 Seemeilen vom Ladeplatz entfernt, auf Ladung warten, allerdings nicht am üblichen Warteplatz; denn auch dieser war überfüllt. House of Lords, in letzter Instanz (112), berief sich in seinem Urteil auf den „Leonis“-Fall. Es wandte den Begriff „commercial area“ an und legte ihn dahin aus, daß die „commercial area was intended to be

---

(106) Vgl. Prüssmann, a. a. O., § 567, Anm. B.

(107) (1973) 2 Lloyd's Rep. 285.

(108) Practice Statement (Judicial Precedent) vom 26. 7. 1966, (1966) 1 W. L. R. 1234.

(109) *Leonis Steamship Co. v. Rank Ltd.* (1908) 1 K. B. 499.

(110) „Port Charter, that is to say, a charter which requires the vessel to proceed for loading to a named port, but not to some particular berth, either specified in the charter or by the express terms of the charter to be specified by the charterer“ – *North River Freighters v. President of India (The „Radnor“)* (1955) 2 Lloyd's Rep. 668, 679 (obiter).

(111) (1908) 1 K. B. 523.

(112) (1960) 1 Lloyd's Rep. 623.

that part of the port where a ship can be loaded when a berth is available, albeit she cannot be loaded until a berth is available" (113) (sogenannter Parker-Test). Man unterschied jedoch den üblichen Ladebezirk, die – wie man irrtümlich meinte – „commercial area“, vom Wartebezirk. Mit dieser Unterscheidung lebte die Schifffahrt – schlecht und recht.

Die „Johanna Oldendorff“ wartete auf ihre Entlöschung am Mersey Bar Anchorage, 14 Seemeilen vom Hafenzentrum Liverpool entfernt, 18 Tage lang. Queen's Bench Division wollte sie an diesem Platz bereits als „arrived ship“ qualifizieren, sah sich aber durch das Aello-Urteil daran gehindert (114). Die Mehrheit des Court of Appeal tat gleiches (Lord Denning, Master of the Rolls, unterschied beide Fälle aus faktischen Erwägungen) (115). House of Lords schließlich (116), in einer Mehrheitsentscheidung (ein Richter, der schon über die „Aello“ geurteilt hatte, unterschied beide Fälle ebenfalls aus faktischen Erwägungen) befand (so im führenden Urteil von Lord Reid), daß „I have no doubt that the main grounds of judgement of the majority in this House are erroneous“ (117): Der Parker-Test sei falsch; er bilde keinesfalls „an accurate reflection of views expressed“ im Leonis-Urteil; im Leonis-Urteil sei nämlich nicht gesagt worden, daß nur das Ladegebiet als „commercial area“ anzusehen sei; nach dem Leonis-Urteil rechneten auch die Warteplätze zur „commercial area“.

House of Lords stellte einen neuen Test auf. Doch bevor dieser zitiert wird, muß noch kurz der Streitfall The „Delian Spirit“ erwähnt werden (118). Dieses Schiff sollte in Tuapse laden. Dieser kleine Hafen besteht aus der innerhalb eines Wellenbrechers liegenden Lade-/Löschzone und aus einer außerhalb des Wellenbrechers liegenden Wartezone. Das Schiff wartete außerhalb des Wellenbrechers, also – im Sinne der damals geltenden Aello-Entscheidung – außerhalb der „commercial area“. Dennoch sah Court of Appeal das Schiff als „arrived“ an, und zwar weil es die Fakten in beiden Fällen als „to be distinguished“ ansah. House of Lords, im Johanna Oldendorff-Urteil, billigte das Ergebnis, mißbilligte indessen die Methode. Eine Begründung gab es nicht.

Der neue Test, der Reid-Test, ist dieser (119):

„Before a ship can be said to have arrived at a port she must, if she cannot proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she is at the immediate and effective disposition of the Charterer. If she is

---

(113) Court of Appeal (1958) 2 Lloyd's Rep. 76. House of Lords übernahm damals den Test [so Lord Reid im Johanna Oldendorff-Urteil (1973) 2 Lloyd's Rep. 289, 290].

(114) (1971) 2 Lloyd's Rep. 96.

(115) (1972) 2 Lloyd's Rep. 292.

(116) (1973) 2 Lloyd's Rep. 285.

(117) (1972) 2 Lloyd's Rep. 290.

(118) (1971) 1 Lloyd's Rep. 506 (Court of Appeal).

(119) (1973) 2 Lloyd's Rep. 291.

at a place where waiting ships usually lie, she will be in such a position unless in some extraordinary circumstances, proof of which would lie in the Charterer."

Das heißt zunächst einmal, daß das Schiff „within the port“ angekommen sein muß. Man kann nicht sagen, daß ein Schiff ohne weiteres bereits dann ein „arrived ship“ ist, wenn es den üblichen Warteplatz erreicht hat; denn es gibt viele Häfen, in denen diese Warteplätze außerhalb des Hafens liegen. Aber was heißt „within the port“ (und hier stellt man sich dieselbe Frage, die sich bereits der Leonis-Richter gestellt hatte)? Die Antwort darauf lautet:

„The area within which a port authority exercises its various powers can hardly be difficult to ascertain. Some powers with regard to pilotage and other matters may extend far beyond the limits of the port. But those which regulate the movements and conduct of ships would seem to afford a good indication. And in many cases the limits of a port are defined by law (120)“.

Der Begriff der „commercial area“ hat damit ausgedient. Die Zone, innerhalb derer das Schiff als „arrived ship“ angesehen wird, ist größer geworden – eine Anpassung der rechtlichen Grundsätze an die technische Entwicklung: schneller gewordene Schiffe stehen über Telefon praktisch auch an entfernteren Warteplätzen bereits dem Befrachter zur Verfügung; sie können binnen kurzem zum Lade-/Löschplatz dirigiert werden.

Doch ist damit alles geklärt? Nicht ausdrücklich geklärt ist jedenfalls, aus welchem Grunde The „Delian Spirit“ richtig entschieden worden ist. Wartete das Schiff „within the port“, „within the legal limits of the port“, „within the port area“ von Tuapse auf ihre Beladung? Man kann nur vermuten, daß das Gericht annahm, sie wartete dort „within the legal limits of the port . . . and included in the area in which the port authority is entitled to control the movement of shipping“, mit anderen Worten, an einer Stelle innerhalb des Hafens, „to which vessels (are) directed by the port authority to wait their turn for a berth“. (121)

Die Erklärung gibt eine dem Urteil angefügte Karte des Hafens von Tuapse; darin sind die „legal limits“ des Hafens eingezeichnet; und der Warteplatz lag innerhalb dieser Grenzen.

Ist der Hafen von Matadi überfüllt, so warten die Schiffe üblicherweise 50 bis 60 Seemeilen flußabwärts (ähnlich ist es in Glasgow und Hull). Möglicherweise liegt dieser Warteplatz nicht innerhalb der „legal limits“: „We cannot say that, when a vessel anchors in the usual waiting area for a port, she becomes an arrived ship because there are a great many ports where that area is well outside the port area“ (122).

---

(120) (1973) 2 Lloyd's Rep. 291. – Zur Klarstellung sei angefügt, daß House of Lords über eine Port-Charter zu befinden hatte; bei einer Berth-Charter wäre MS Johanna Oldendorff noch kein „arrived ship“ gewesen.

(121) So Lord Diplock (1973) 2 Lloyd's Rep. 307.

(122) Lord Reid (1973) 2 Lloyd's Rep. 291.

Auch damit ist nicht alles geklärt; Fragen bleiben offen. Insbesondere könnte man fragen, ob das Gericht nicht zu formal auf gewisse Äußerlichkeiten abstellt. Ist es wirklich von Belang, ob ein Schiff beispielsweise 100 m außerhalb oder 100 m innerhalb der seewärtigen Hafengrenze auf das Freiwerden eines Liegeplatzes wartet? Kommt es nicht vielmehr darauf an, ob das Schiff funktionell dem Befrachter zur Verfügung steht, d. h., ob er darüber verfügen kann, was sich daran erweist, daß es seiner Aufforderung, einen freigewordenen Liegeplatz anzulaufen, sofort nachkommen würde? Ein wesentliches Indiz für ein „arrived ship“ ist auch, daß das Schiff an keiner dem Bestimmungsort näherliegenden Stelle warten kann, und daß es entsprechend dem Zeitpunkt seiner Ankunft auf dem Warteplatz in die Reihe der abzufertigenden Schiffe eingegliedert wird. — Neue Prozesse lassen sich also bereits absehen (123).

Wie hätte der deutsche Richter den Johanna Oldendorff-Fall entschieden? Vermutlich ebenso. Das Kammergericht hielt es einmal für ausreichend, um die Notiz abgeben zu dürfen, daß ein nach Berlin bestimmtes Binnenschiff die Weichbildgrenze Berlins überschritten hatte (124).

Das Landgericht Hamburg entschied dasselbe bei Duisburg (125). Das OLG Bremen — in einer, was das damals anzuwendende englische Recht angeht, nunmehr überholten Entscheidung — stellte fest (126), das Schiff müsse im Bestimmungshafen angekommen sein: Es „braucht zwar den Löschplatz noch nicht eingenommen zu haben, es muß aber in der Lage sein, sich bis zum Beginn der Löschzeit an den Löschplatz zu begeben“. Kammergericht wie Landgericht Hamburg sahen es damit anscheinend als nicht erforderlich an, daß das Schiff den Bestimmungshafen erreicht hat. Insoweit besteht eine gewisse Diskrepanz zu der Bremer Entscheidung. Auch hier sind somit noch Fragen unbeantwortet geblieben . . . Die Entwicklung des Seerechts wird weitergehen.

---

(123) Eine gewisse Illustration zum Johanna Oldendorff-Urteil bringt das neuere Urteil *The „Prometheus“* (1974) 1 Lloyd's Rep. 350.

(124) Kammergericht OLG 2, 370.

(125) *Hansa* 1954, 1029 = MDR 1954, 299, mit kritischer Anmerkung Ewald.

(126) *Hansa* 1964, 2374. — Das Urteil BGHZ 1, 47 = MDR 1951, 226 = *Hansa* 1951, 382, präzisiert nicht, wann und wo ein Schiff als angekommen erachtet wird; es läßt lediglich erkennen, daß der Lade-/Löschplatz nicht erreicht zu sein braucht.